

Document approuvé

COMMUNE DE CHAVANNES-PRES-RENENS

Règlement

PLAN DE QUARTIER ■ "LES CEDRES"

Mise en garde :

Seul le document muni des signatures originales fait foi

GEA valotton et chanard SA
architectes - urbanistes FSU
rue de bourg 28
CP 6326 1002 Lausanne
tél + 41 21 310 01 40
fax + 41 21 310 01 49
info@geapartners.ch

07043 TC / RG / SH / DR

Chavannes / 07043 Les cèdres / rapport / règlement /
07043_reglement_v15_ultime_controle.doc

SCEAUX ET SIGNATURES

Mise en garde :
Seul le document muni des signatures originales fait foi

Approuvé par la Municipalité de Chavannes-près-Renens
dans sa séance du 31 octobre 2011


Le Syndic : **André GORGERAT** La Secrétaire : **Sylviane TOURNIER**

Soumis à l'enquête publique du 4 novembre 2011 au 5 décembre 2011

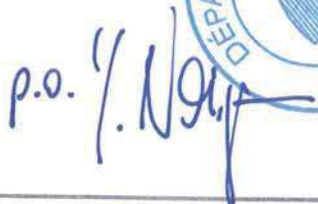

Le Syndic : **André GORGERAT** La Secrétaire : **Sylviane TOURNIER**

Adopté par le Conseil communal de Chavannes-près-Renens
dans sa séance du 5 juillet 2012


Le Président : **Bernard Rickli** La Secrétaire : **Danielle MENOUD**

Approuvé préalablement par le Département compétent
Lausanne, le 17 SEP. 2013

La Cheffe du département



Mis en vigueur, le 13 FEV. 2014

CERTIFIE CONFORME
Service du développement territorial

ABREVIATIONS

dB(A)	Décibels
DS	Degré de sensibilité au bruit
ECA	Etablissement cantonal d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels
IOS	Indice d'occupation du sol
IUS	Indice d'utilisation du sol
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (RSV 700.11)
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101)
OPair	Ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (RS 814.318.142.1)
OPAM	Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (RS 814.012)
OPB	Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (RS 814.41)
ORNI	Ordonnance du 23 décembre 1999 sur la protection contre le rayonnement non ionisant (RS 814.710)
PQ	Plan de quartier
RLATC	Règlement d'application de la LATC du 19 septembre 1986 (RS 700.11.1)
SBd	Surface bâtie déterminante
SIA	Société suisse des ingénieurs et architectes
SPd	Surface de plancher déterminante
ss.	et suivants
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

SOMMAIRE

TITRE 1	DISPOSITIONS PRELIMINAIRES	1
Article 1	Buts et objectifs du PQ	1
Article 2	Eléments majeurs du projet urbain	1
Article 3	Composantes du dossier	1
Article 4	Concertation	1
Article 5	Périmètre, affectations et composition	1
Article 6	Degré de sensibilité au bruit (DS)	2
Article 7	Eaux de ruissellement	2
Article 8	Sites pollués	2
Article 9	Protection contre les accidents majeurs	2
Article 10	Gestion de l'énergie	2
Article 11	Gestion de la mobilité des entreprises	3
Article 12	Installations du m1	3
TITRE 2	DISPOSITIONS URBANISTIQUES ET CONSTRUCTIVES	4
CHAPITRE I	– AIRES D'EVOLUTION DES CONSTRUCTIONS	4
Article 13	Définition	4
Article 14	Mesure d'utilisation du sol	4
Article 15	Indice d'occupation du sol (IOS)	4
Article 16	Phases de densification	4
Article 17	Taux de répartition	4
Article 18	Implantation des constructions nouvelles	5
Article 19	Bandes d'implantation obligatoire	5
CHAPITRE II	– DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES	5
Article 20	Constructions existantes	5
Article 21	Constructions à démolir	5
Article 22	Ordre des constructions	5
Article 23	Hauteur des constructions	5
Article 24	Mesure de la hauteur	5
Article 25	Rez-de-chaussée	5
Article 26	Distances entre constructions	5
Article 27	Toitures	6
Article 28	Tour	6
Article 29	Saillies	6
Article 30	Dépendances	6
Article 31	Constructions souterraines	6
Article 32	Terrassements	6
Article 33	Aménagements extérieurs	6

CHAPITRE III – AIRES D’EVOLUTION DES ESPACES COMMUNS	7
Article 34 Définition	7
Article 35 Conditions d’aménagement.....	7
Article 36 Altitudes de référence.....	7
Article 37 Rue principale d'accès.....	7
Article 38 Place.....	8
Article 39 Mail	8
Article 40 Esplanade.....	8
Article 41 Aire de dégagement	8
CHAPITRE IV – PRINCIPES D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS.....	8
Article 42 Principes	8
Article 43 Parcours d'eau.....	9
Article 44 Plantations nouvelles.....	9
TITRE 3 DISPOSITIONS ACCES ET STATIONNEMENT	10
CHAPITRE I – PRINCIPES D'ACCES ET DE DEPLACEMENT	10
Article 45 Accès au plan de quartier.....	10
Article 46 Circulation véhicules.....	10
Article 47 Parcours publics de mobilité douce.....	10
CHAPITRE II – PRINCIPES DE STATIONNEMENT	10
Article 48 Besoins en places de stationnement.....	10
Article 49 Localisation des parkings	10
Article 50 Traitement du stationnement en plein air	10
TITRE 4 DISPOSITIONS FINALES	11
Article 51 Mesures de protection contre le bruit	11
Article 52 Dossier de demande de permis de construire.....	11
Article 53 Dérogations	11
Article 54 Dispositions complémentaires.....	11
Article 55 Abrogation	11
Article 56 Entrée en vigueur	12

TITRE 1 DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1 Buts et objectifs du PQ

¹ Le plan de quartier (PQ) "Les Cèdres" a pour but :

- de contribuer à l'aménagement d'un pôle stratégique, situé entre l'autoroute, l'avenue du Tir Fédéral bordée du métro m1 et l'avenue de la Gare ;
- d'assurer un développement cohérent et équilibré du secteur par l'organisation de l'implantation des constructions et des espaces extérieurs.

² Il doit permettre la réalisation des objectifs suivants :

- créer un nouveau centre d'animation à haute valeur environnementale offrant une grande diversité de destinations ;
- permettre le développement du quartier selon des principes d'une densification harmonieuse et progressive ;
- créer un réseau d'espaces communs et d'aménagements paysagers significatifs à l'échelle du quartier, de la commune et de l'Ouest lausannois ;
- garantir des liaisons structurantes et agrémentées d'aménagements paysagers pour les déplacements doux au sein du quartier ;
- prendre en considération les principes du développement durable dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de tout projet de construction.

Article 2 Eléments majeurs du projet urbain

Le projet urbain du PQ "Les Cèdres" est basé sur les éléments majeurs suivants :

- une morphologie dense et urbaine,
- un réseau d'espaces communs et de parcours organisés autour d'une place centrale,
- une structure paysagère forte et unitaire,
- un système d'accès structuré à partir de l'avenue de la Gare.

Article 3 Composantes du dossier

Le dossier du PQ "Les Cèdres" est composé des documents suivants :

- plan d'affectation (éch. 1:2'500), plan de détail et coupes (éch. 1:1'000) ;
- règlement y relatif.

Article 4 Concertation

Lors de la mise en œuvre de tout projet, les propriétaires ou leurs mandataires s'adressent à la Municipalité dès le stade des études préliminaires afin d'une part, d'assurer la prise en compte des buts, objectifs et mesures préconisés par le PQ "Les Cèdres" et, d'autre part, d'engager un échange de réflexions profitable au résultat final.

Article 5 Périmètre, affectations et composition

¹ Le périmètre du PQ "Les Cèdres" est délimité en traitillé noir sur le plan de détail.

² Il est affecté à la zone d'habitation de forte densité, c'est-à-dire aux logements collectifs et aux activités moyennement gênantes et compatibles avec l'habitation, notamment :

- commerces de proximité d'une surface de vente limitée à 2'100 m² et à 700 m² par unité,
- activités tertiaires,
- équipements publics et para-publics, culturels et sportifs,
- petit artisanat.

³ Il comprend trois types d'aires d'aménagement :

- les aires d'évolution des constructions,
- les aires d'évolution des espaces communs,
- l'aire de dégagement.

Article 6 Degré de sensibilité au bruit (DS)

¹ Les exigences en matière de lutte contre le bruit de l'OPB en vigueur sont applicables.

² Le degré de sensibilité au bruit III (DS III) est attribué à l'ensemble du périmètre du PQ "Les Cèdres".

³ Une étude acoustique doit être effectuée lors de la demande de permis de construire pour toutes les constructions contenant des locaux sensibles au bruit, situées dans les secteurs où les valeurs limites d'immission sont dépassées.

⁴ Des mesures constructives et architecturales telles que celles décrites à l'article 51 du présent règlement doivent être considérées. En outre, le prolongement de la paroi antibruit existante le long de l'autoroute doit être étudié, sa nature et son implantation devant être coordonnées et rendues compatibles avec toute passerelle enjambant l'autoroute.

⁵ Les mesures retenues pour respecter les valeurs limites d'immission sont soumises au service cantonal compétent, avant la demande de permis de construire.

Article 7 Eaux de ruissellement

¹ Dans le cadre de tout projet développé au sein du périmètre du PQ "Les Cèdres", un système de rétention des eaux claires doit être étudié afin de limiter le temps de retour à l'exutoire suite à l'imperméabilisation du sol.

² Les plans des équipements de rétention et d'évacuation des eaux doivent être soumis, préalablement, pour approbation, à la division "économie hydraulique" du Service cantonal des eaux, sols et assainissement (SESA) et aux services communaux.

³ Au surplus, sont applicables les articles 27 alinéa 3, 31 alinéa 3, 41 alinéa 2, ainsi que les articles 42 à 44 du présent règlement.

Article 8 Sites pollués

¹ Le périmètre du PQ "Les Cèdres" est référé au cadastre cantonal des sites pollués.

² Lors de travaux de démolition, d'aménagement ou de construction, la Commune s'assure que l'évacuation des matériaux issus des sites pollués se fasse selon les directives en vigueur, dès l'octroi du permis de démolir.

Article 9 Protection contre les accidents majeurs

Les détenteurs d'entreprises ou d'installations concernées sont tenus de prendre les mesures de sécurité nécessaires conformément à l'article 3 OPAM.

Article 10 Gestion de l'énergie

¹ La Municipalité veille à une utilisation rationnelle de l'énergie. En outre, elle encourage :

- le recours aux énergies renouvelables,
- l'équipement du quartier par un réseau de chauffage à distance,
- l'application de normes plus strictes en matière de performances thermiques des bâtiments conformément au Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges (pour atteindre les valeurs cibles de la norme SIA 380/1 correspondant à une diminution de 40% des valeurs limites pour le besoin de chaleur calculé selon ladite norme).

² Au surplus, sont applicables les dispositions fédérales et cantonales sur l'énergie.

Article 11 Gestion de la mobilité des entreprises

Afin de limiter les mouvements de véhicules motorisés générés par le PQ "Les Cèdres", une gestion circonstanciée des déplacements est encouragée, notamment par le biais de l'élaboration de plans de mobilité des entreprises.

Article 12 Installations du m1

Conformément à la LCdF, les constructions et aménagements sis à proximité de la voie ferrée doivent faire l'objet d'une coordination entre les acteurs intéressés (TL, Service de la mobilité, Commune, propriétaires) et être soumis à l'exploitant du chemin de fer pour accord préalable.

TITRE 2 DISPOSITIONS URBANISTIQUES ET CONSTRUCTIVES

CHAPITRE I – AIRES D'EVOLUTION DES CONSTRUCTIONS

Article 13 Définition

- ¹ Les aires d'évolution des constructions A à D sont délimitées sur le plan de détail.
- ² Elles peuvent recevoir des constructions dont la destination est conforme à l'article 5 du présent règlement.

Article 14 Mesure d'utilisation du sol

- ¹ La mesure d'utilisation du sol est fixée à 112'112 m² de surface de plancher déterminante (SPd) pour l'ensemble du périmètre du PQ "Les Cèdres".
- ² Les droits à bâtir pour chaque aire sont donnés sous forme de SPd. Les SPd se calculent conformément aux normes SIA 540 421 et SIA 540 416. Elles sont fixées comme suit:
- aire d'évolution des constructions A: 51'409 m² de SPd ;
 - aire d'évolution des constructions B: 20'036 m² de SPd ;
 - aire d'évolution des constructions C: 24'586 m² de SPd ;
 - aire d'évolution des constructions D: 16'081 m² de SPd.

Article 15 Indice d'occupation du sol (IOS)

- ¹ L'indice d'occupation du sol (IOS) se calcule conformément à la norme SIA 540 421.
- ² L'indice d'occupation du sol (IOS) est fixé à 0.4 pour toutes les aires d'évolution des constructions.
- ³ Il détermine la surface bâtie déterminante (SBd) maximale admissible par aire d'évolution des constructions.

Article 16 Phases de densification

- ¹ Trois phases de densification permettent d'atteindre l'utilisation du sol réglementaire maximale en fonction de la réalisation progressive des équipements routiers.
- ² Les phases sont définies comme suit:
- 46% de la SPd exécutoire (soit 51572 m²) dès la pose d'un revêtement phono-absorbant sur l'avenue de la Gare ;
 - 77% de la SPd exécutoire (soit 34'754 m² supplémentaires) dès la mise en service et l'ouverture du raccordement routier entre l'avenue de la Concorde et la route de la Maladière ;
 - 100% de la SPd exécutoire (solde de 25'786 m²) dès la mise en service de la jonction autoroutière de Chavannes-près-Renens.

Article 17 Taux de répartition

- ¹ Le taux de répartition entre logements et activités compatibles est le suivant :
- aire des constructions A : 20% à 60 % de logements, 40% à 80% d'activités compatibles ;
 - aires des constructions B, C et D : 60% à 90% de logements, 10% à 40% d'activités compatibles.
- ² La Municipalité peut autoriser des variations des répartitions fixées à l'alinéa précédent dans la mesure où les ratios totaux de logements / activités sont respectés.

Article 18 Implantation des constructions nouvelles

¹ Les constructions nouvelles doivent s'implanter à l'intérieur des aires d'évolution des constructions fixées à cet effet par le plan de détail. Est réservé l'article 29 alinéa 2 du présent règlement.

² Le solde non bâti doit être traité à titre d'aménagements extérieurs conformément à l'article 33 du présent règlement.

Article 19 Bandes d'implantation obligatoire

¹ Des bandes d'implantation obligatoire assurent la constitution prioritaire du front bâti destiné à structurer l'espace commun.

² Les façades principales des constructions (selon leur importance, leur expression architecturale ou le caractère des ouvertures) sises en bordure ou à proximité directe de l'espace commun doivent être implantées dans lesdites bandes.

CHAPITRE II – DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES

Article 20 Constructions existantes

¹ Les constructions existantes, non conformes aux présents plan et règlement, peuvent être entretenues, réparées, transformées et reconstruites en cas de destruction accidentelle dans les limites de l'article 80 LATC.

² En cas de destruction volontaire, sont applicables les présents plan et règlement.

Article 21 Constructions à démolir

¹ Les constructions à démolir sont définies par le plan de détail.

² Elles doivent être démolies au plus tard lors de l'aménagement des espaces communs qui leur sont attenants.

Article 22 Ordre des constructions

A l'intérieur des aires d'évolution des constructions, l'ordre des constructions est libre.

Article 23 Hauteur des constructions

Les altitudes maximales des constructions sont fixées par le plan de détail et les coupes.

Article 24 Mesure de la hauteur

L'altitude maximale des constructions se mesure au point culminant des constructions (point le plus haut des volumes bâtis), superstructures non comprises.

Article 25 Rez-de-chaussée

¹ Le rez-de-chaussée est le premier niveau hors sol, dont deux tiers du volume au moins se situent en-dessus du niveau de l'espace commun.

² Le niveau fini du plancher du premier étage doit se situer à 4 mètres minimum au-dessus du niveau de l'espace commun de référence.

³ L'altitude de référence est fixée à l'endroit où le bâtiment est raccordé à l'espace commun du quartier.

Article 26 Distances entre constructions

¹ Les constructions nouvelles peuvent s'implanter librement au sein des aires d'évolution. Sont réservés, toutefois, les alinéas 2, 3 et 4 du présent article.

² La distance minimale entre les façades comprenant des ouvertures de locaux habitables, destinés au séjour permanent de personnes, est de 10 mètres. Elle est de 6 mètres pour les autres façades.

³ La distance minimale se calcule depuis le nu de la façade concernée ou depuis l'aplomb des saillies d'une profondeur maximale de 2 mètres. Pour les façades non parallèles, elle peut être diminuée d'un mètre maximum au point où les façades concernées sont le plus rapprochées.

⁴ Au surplus, sont applicables les prescriptions ECA en matière de protection contre l'incendie.

Article 27 Toitures

¹ La forme et le type de couverture des toitures sont libres.

² La toiture doit être considérée comme une cinquième façade et traitée avec tout le soin requis.

³ Les toitures plates, non aménagées en espaces extérieurs accessibles, doivent être végétalisées et recouvertes de matériaux favorisant la rétention des eaux pluviales.

Article 28 Tour

¹ La tour est localisée dans le périmètre d'implantation prévu à cet effet par le plan de détail, sans tenir compte de la bande d'implantation obligatoire. L'altitude maximale fixée par les coupes doit être respectée.

² Aucune construction ne peut être autorisée, dans le périmètre concerné, avant la réalisation de l'élément vertical.

³ Les volumes qui constituent le socle de la tour sont assimilés aux autres constructions autorisées par les présents plan et règlement.

Article 29 Saillies

¹ Sont autorisées des saillies d'une profondeur maximale de 2 mètres, sans appui au sol.

² Les saillies peuvent déborder hors des aires d'évolution des constructions.

³ Est applicable l'article 26 du présent règlement.

Article 30 Dépendances

Les dépendances de peu d'importance, au sens de l'article 39 RLATC, sont autorisées dans les aires d'évolution des constructions.

Article 31 Constructions souterraines

¹ Les constructions souterraines au sens de l'article 84 LATC sont autorisées sous forme de garages et sous forme de locaux divers/caves. Elles sont réalisées sous l'emprise des constructions principales et dans le périmètre d'implantation des constructions souterraines délimité à cet effet par le plan de détail.

² Elles doivent être entièrement enterrées et assurer la continuité des aménagements extérieurs en surface.

³ Elles doivent être recouvertes de matériaux perméables et faciliter la rétention des eaux pluviales.

⁴ Les dispositifs d'accès aux constructions souterraines doivent être limités au minimum techniquement indispensable.

Article 32 Terrassements

Les mouvements de terre et murs de soutènement sont limités à +/- 1 mètre.

Article 33 Aménagements extérieurs

¹ Les espaces non construits à l'intérieur des aires d'évolution des constructions sont destinés aux aménagements extérieurs.

² Lesdits espaces constituent le prolongement extérieur des constructions, contribuant à l'harmonisation du quartier et à la création d'une transition adéquate avec les espaces avoisinants.

³ Les aménagements extérieurs présentent un aspect soigné dans leur qualité intrinsèque, ainsi que dans leur articulation avec les constructions et les espaces communs. Un soin particulier doit être porté au traitement des seuils, au choix du mobilier urbain et à l'organisation des éléments végétaux.

⁴ Lesdits aménagements doivent présenter un caractère public ou semi-collectif. Le fractionnement de l'espace par des barrières, haies, murs, etc. dans le but d'un usage privatif est interdit.

⁵ Au moins 30% des surfaces non construites doivent être réservés aux plantations et aux aménagements végétaux perméables.

⁶ Afin d'assurer une cohérence d'ensemble, un plan des aménagements extérieurs de l'aire d'évolution des constructions concernée doit être élaboré et présenté lors de la première demande de permis de construire inscrite dans cette aire.

⁷ Au surplus, sont applicables les dispositions générales relatives aux aménagements paysagers (art. 42 ss).

CHAPITRE III – AIRES D'EVOLUTION DES ESPACES COMMUNS

Article 34 Définition

¹ Les aires d'évolution des espaces communs sont destinées aux espaces collectifs en plein air, ainsi qu'aux parcours piétons et cycles, voies de circulation pour véhicules motorisés et places de stationnement en surface.

² Sont applicables les dispositions générales relatives aux aménagements paysagers (art. 42 ss).

Article 35 Conditions d'aménagement

¹ Les espaces communs sont inconstructibles, à l'exception d'abris, kiosques ou autres petites constructions d'intérêt public dont la fonction est liée à la destination de l'aire. Ces constructions ne doivent, en aucun cas, gêner l'exploitation du m1. Elles doivent être conformes à la législation en matière de sécurité aux abords des voies ferrées.

² Les dispositifs d'accès et d'éclairage des constructions souterraines (escaliers, rampes, ouvertures zénithales, etc.) sont autorisés pour autant qu'ils n'altèrent pas la fonctionnalité de l'aire. Leur intégration dans l'espace commun doit faire l'objet d'un soin particulier.

Article 36 Altitudes de référence

¹ Les altitudes de référence de l'esplanade, de la place et de l'accès principal au quartier fixées par les coupes doivent être respectées.

² Elles assurent la concordance entre les éléments constitutifs de l'espace urbain.

³ En cas de nécessité d'ajustement, une marge de +/- 0.50 mètre par rapport à ces altitudes de référence est autorisée.

⁴ L'ensemble des aménagements de surface doit contribuer au maintien d'un niveau du sol proche de celui du terrain naturel.

Article 37 Rue principale d'accès

¹ Cette rue constitue l'accès principal au quartier, notamment pour les véhicules motorisés (zone à trafic modéré). Un nombre adapté de places de stationnement deux-roues doit être aménagé en surface. Les places courte durée pour véhicules sont autorisées.

² La rue principale d'accès doit présenter un caractère urbain et être structurée par la plantation d'arbres d'alignement.

³ Les dispositifs d'accès aux principaux équipements de stationnement souterrain doivent être intégrés à ladite rue sans porter préjudice à la qualité, à la sécurité et au fonctionnement de l'espace commun.

Article 38 Place

¹ La place se trouve au centre du réseau des espaces communs et constitue le repère urbain principal du quartier. Les déplacements en modes doux sont prioritaires.

² La surface représentée avec des rayures vertes sur le plan de détail est prioritairement destinée aux aménagements paysagers et aux plantations.

³ Le stationnement de courte durée des véhicules motorisés et le stationnement deux-roues sont autorisés dans cet espace.

Article 39 Mail

¹ Le mail est prioritairement destiné aux déplacements non motorisés (zone de rencontre).

² En dehors de l'emprise de la place délimitée sur le plan de détail, le stationnement en surface est interdit.

³ Le mail doit être assorti de plantations d'arbres, ainsi que d'un aménagement paysager et être agrémenté d'un parcours d'eau conformément à l'article 43 du présent règlement.

⁴ Lors de la phase initiale du développement urbain, la plantation d'arbres à croissance rapide est encouragée afin de structurer l'espace commun.

Article 40 Esplanade

¹ L'esplanade constitue l'interface de quartier avec le m1. Elle est prioritairement destinée aux déplacements en modes doux.

² Le stationnement en surface est interdit sur l'esplanade, à l'exception des deux-roues, des véhicules de "car sharing", des taxis publiquement accessibles ou autres systèmes de mobilité urbaine non privatifs.

³ L'accès aux véhicules routiers (véhicules de service notamment) n'est autorisé que ponctuellement, afin d'assurer le bon fonctionnement du système des déplacements du quartier. Ledit accès doit être aménagé sur la base d'un plan d'ensemble et ne doit pas compromettre la destination première de l'esplanade.

⁴ Conformément à la LCdF, l'esplanade doit être séparée du domaine du métro par une clôture adaptée et par une glissière de sécurité dans les parties accessibles aux véhicules motorisés.

Article 41 Aire de dégagement

¹ L'aire de dégagement est destinée à préserver une bande libre de constructions, en bordure du périmètre du PQ "Les Cèdres".

² Elle est inconstructible. Font exception les dispositifs antibruit et les chemins piétons étroits avec un revêtement perméable.

CHAPITRE IV – PRINCIPES D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS

Article 42 Principes

¹ Les aménagements paysagers concourent à la valorisation du quartier et à la création de son identité. Par le choix des essences, ils participent à harmoniser les espaces et à générer une cohérence d'ensemble.

² L'instauration d'un réseau écologique à plus grande échelle est favorisée par la mise en place d'aménagements de surface et de plantations spécifiques, à entretien extensif.

Article 43 Parcours d'eau

Le parcours d'eau est l'un des éléments d'identification du quartier "Les Cèdres". Il accompagne la liaison Nord-Sud. Il a une vocation d'agrément et contribue au ralentissement du retour des eaux à l'exutoire.

Article 44 Plantations nouvelles

¹ Les arbres nouvellement plantés doivent être choisis principalement parmi les essences feuillues indigènes, adaptées à la station.

² Toutefois, dans les aires d'évolution des espaces communs, les essences néophytes ornementales sont admises pour des raisons esthétiques ou d'agrément (coloris, ombrage, parfum).

³ Au surplus, les caractéristiques ci-dessous doivent être préférées pour l'arborisation en fonction du lieu de plantation :

- rue principale d'accès : arbres d'avenue sur tige indigènes ou horticoles ;
- mail et espace de liaison : arbres d'avenue sur tige indigènes ;
- esplanade et place : arbres d'avenue formés en baliveau à plusieurs branches ;
- aménagements extérieurs : arbres de parc caducs indigènes.

⁴ Pour les aménagements herbacés essentiellement destinés à l'agrément visuel, les prairies extensives composées d'espèces végétales indigènes doivent être favorisées. Ces surfaces contribuent à la création de poches vertes à vocation écologique.

TITRE 3 DISPOSITIONS ACCES ET STATIONNEMENT

CHAPITRE I – PRINCIPES D'ACCES ET DE DEPLACEMENT

Article 45 Accès au plan de quartier

¹ L'accès véhicules se fait exclusivement depuis l'avenue de la Gare, à l'endroit fixé à cet effet par le plan de détail.

² Les accès supplémentaires au quartier, par rapport aux réseaux de mobilité douce et de transports collectifs, figurent sur le plan de détail à titre indicatif.

Article 46 Circulation véhicules

¹ La circulation véhicules est autorisée dans les aires d'évolution des espaces communs, sous réserve des modalités suivantes :

- la place et le mail sont prioritairement destinés aux déplacements en modes doux ; les déplacements motorisés doivent faire l'objet de mesures de modération de trafic et garantir une sécurité optimale pour les piétons et les cyclistes (zone de rencontre) ;
- la rue principale d'accès est une desserte de quartier destinée à la circulation véhicules et aux déplacements en modes doux (zone à trafic modéré).

² Dans les aires d'évolution des constructions, la circulation motorisée n'est admise que pour rejoindre les infrastructures de stationnement, services publics exceptés.

Article 47 Parcours publics de mobilité douce

¹ Ces parcours sont réservés aux déplacements non motorisés piétons et cycles. Ils doivent être réalisés aux endroits prévus à cet effet par le plan de détail. Leur nombre et leur implantation sont indicatifs.

² Lesdits parcours sont figurés sur le plan de détail. Ils sont organisés selon 3 niveaux, en fonction de leur rayon d'influence :

- les liaisons principales de mobilité douce (piétons et cycles) ;
- les liaisons piétonnes locales ;
- les liaisons piétonnes internes.

³ Ils doivent être réalisés, au plus tard, lors de la réalisation des aires d'évolution des constructions dans lesquelles ils s'inscrivent.

CHAPITRE II – PRINCIPES DE STATIONNEMENT

Article 48 Besoins en places de stationnement

Le nombre de places de stationnement véhicules et deux-roues, ainsi que le nombre d'abris deux-roues, est fixé conformément aux normes VSS en vigueur lors de la demande de permis de construire.

Article 49 Localisation des parkings

¹ Le stationnement des véhicules de service et des véhicules motorisés en lien avec l'habitation et les emplois doit être localisé dans des infrastructures souterraines prévues à cet effet et implantées conformément à l'article 31 du présent règlement.

² Les dispositifs d'accès aux principaux équipements de stationnement doivent être regroupés à l'intérieur ou à proximité directe de l'aire de la rue principale d'accès.

³ Les places et abris deux-roues, extérieurs et intérieurs, doivent être aménagés dans les principaux espaces communs et à proximité des entrées d'immeubles.

Article 50 Traitement du stationnement en plein air

Les surfaces de stationnement en plein air doivent être intégrées aux espaces urbains environnants (harmonie des matériaux, plantations, mobilier urbain).

TITRE 4 DISPOSITIONS FINALES

Article 51 Mesures de protection contre le bruit

¹ Pour parer aux risques de dépassement des valeurs limites d'immission du DS III en façade de l'autoroute A1, dans la partie Nord-Est du périmètre, outre une paroi antibruit complémentaire, sont envisageables, sur les façades exposées au bruit, les mesures constructives suivantes :

- affectation des locaux à des activités autres que l'habitation ;
- affectation des locaux à un usage non sensible au bruit (local technique, cage d'escalier, ascenseur, coursive,...) ;
- prévision d'un deuxième ouvrant sur une façade non exposée au bruit.

² Peuvent aussi être envisagés afin d'obtenir les gains sonores suivants :

- balcon plein et revêtement absorbant : 3-6 dB(A) ;
- loggia nue : 1-6 dB(A) ;
- loggia avec plafond et éventuellement, paroi absorbante : 9-13 dB(A) ;
- étage en retrait : 5-15 dB(A).

³ Au stade du permis de construire, une étude acoustique détaillée doit être établie. Ladite étude indique l'efficacité des mesures envisagées et démontre le respect des exigences de l'OPB pour le DS considéré (art. 6).

Article 52 Dossier de demande de permis de construire

Outre les pièces énumérées aux articles 108 LATC et 69 RLATC, le dossier de demande de permis de construire comprend :

- le profil du terrain naturel sur toutes les coupes, ainsi que sur toutes les façades ;
- l'indication des cotes d'altitude du terrain naturel aux angles principaux de la construction ;
- l'altitude à la corniche, à l'acrotère ou à toute disposition constructive y tenant lieu ;
- en cas de construction en ordre contigu, le relevé précis des façades des bâtiments attenants, avec indication des silhouettes jusqu'à une distance de 5 mètres de part et d'autre ;
- un repère d'altitude fixe, sur le terrain, accessible jusqu'à la délivrance du permis d'habiter ;
- un projet, en plan et en coupe, des aménagements extérieurs comprenant l'indication des accès, des places de stationnement, des espaces verts, etc., l'échelle des documents présentés devant permettre la bonne compréhension du projet ;
- les détails des calculs de la surface de plancher déterminante (SPd) ;
- une étude acoustique telle que mentionnée à l'article 6 du présent règlement.

Article 53 Dérogations

Dans les limites des articles 85 et 85a LATC, la Municipalité peut accorder des dérogations aux présents plan et règlement.

Article 54 Dispositions complémentaires

Sont applicables – à titre de droit supplétif ou de droit supérieur – les dispositions de la législation fédérale, cantonale et communale en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement.

Article 55 Abrogation

Les présents plan et règlement abrogent, à l'intérieur du périmètre concerné, toute règle contraire.

Article 56 Entrée en vigueur

En vertu des articles 61 et 61a LATC, les présents plan et règlement sont approuvés préalablement, puis mis en vigueur par le Département compétent.

Mise en garde :
Seul le document muni des signatures originales fait foi

COMMUNE DE CHAVANNES-PRÈS-RENNES

rapport justificatif selon l'article 47 OAT

PLAN DE QUARTIER ■ « LES CEDRES »



GEA valotton et chanard SA
architectes - urbanistes FSU
rue de bourg 28
CP6326 1002Lausanne
tél + 41 21 310 01 40
fax + 41 21 310 01 49
info@geapartners.ch
www.geapartners.ch

07043 TC RG

chavannes / 07043_les cèdres
exa com / rapport et notes / 47
OAT / 07043_Cedres_47_OAT_
v9_ultime_controle.indd

Mise en garde :
Seul le document muni des signatures originales fait foi

Approuvé par la Municipalité de Chavannes-près-Renens dans sa séance du 31.10.2011

Le Syndic : André GORGERAT



La Secrétaire : Sylviane TOURNIER



Mis en consultation lors de l'enquête publique du04.11.2011.... au05.12.2011....

SOMMAIRE

1	PREAMBULE	1
1.1	Nouvelles orientations du dossier	1
1.2	Contexte, démarche et projet en résumé	1
1.3	Composantes du dossier	1
1.4	Localisation et périmètre du plan	2
1.5	Etudes et enjeux y relatifs	2
1.6	Information, concertation, participation	3
2	OUTILS DE PLANIFICATION EN VIGUEUR	5
2.1	Plan directeur cantonal	5
2.2	Projet d'agglomération Lausanne-Morges	5
2.3	Schéma directeur de l'Ouest-lausannois (SDOL)	6
2.4	Planification communale	11
3	CONTEXTE GENERAL ET HISTORIQUE DU PROJET	14
3.1	Contexte	14
3.2	Historique du projet	15
3.3	Modifications récentes du dossier	16
3.4	Atouts du site	17
3.5	Contraintes	18
4	CONCEPT D'AMENAGEMENT (PROJET)	19
4.1	Urbanisation	19
4.2	Espaces communs	35
4.3	Eclairage et mobilier urbain	40
4.4	Architecture du paysage	41
4.5	Mobilité et stationnement	44
5	JUSTIFICATION DU PROJET	49
5.1	Nécessité de légaliser en zone à bâtir (art. 15 LAT)	49
5.2	Equipement du terrain (art. 19 LAT)	49
6	CONFORMITE AVEC LES BUTS DE LA LAT	50
6.1	Protection de l'environnement	50
6.2	Création et maintien du milieu bâti (art. 1b)	51
6.3	Développement de la vie sociale, économique et culturelle (art. 1c)	52

7	CONCLUSION	53
8	ANNEXES	54
8.1	Détermination des TL figurant dans le préavis du SDT de 2008	55
8.2	Lettre des TL du 3 mai 2010	57
8.3	Préavis de l'OFROU	60
8.4	Détermination de la CPT du SDOL.....	63

1.1 Nouvelles orientations du dossier

Le plan de quartier (PQ) « Les Cèdres », sous sa forme actuelle, est l'aboutissement d'une importante et patiente démarche de planification entamée au début des années 90 sous le nom de « Plan de Quartier Sud-Ouest ». Différentes étapes urbanistiques, politiques et juridiques ont jalonné ce processus et contribué à l'évolution constante du projet.

Depuis le dernier examen du dossier par les Services de l'Etat en 2000, les planifications cantonales et régionales ont évolué. C'est la raison pour laquelle le présent document se distancie largement du rapport précédent et porte un regard neuf sur un projet de quartier dont la forme, les points forts et l'esprit sont restés intacts malgré les années écoulées depuis son initiation.

Le rapport d'aménagement expose le contexte et les enjeux liés à la planification, présente les planifications supérieures ou communales en vigueur et aborde ensuite l'historique du dossier ainsi que les atouts et contraintes du site. Le concept d'aménagement y est développé selon les thèmes urbanisation, espaces publics, architecture paysagère et mobilité. La justification du projet (art. 15 et 19 LAT) et sa conformité avec les buts de la législation fédérale en matière d'aménagement du territoire (art. 1 LAT) sont démontrées sur la base de cette vision approfondie du concept et de l'esprit du PQ « Les Cèdres ».

Le rapport d'aménagement et le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) accompagnent le dossier du PQ « Les Cèdres ». Ils exposent les principes et les mesures d'accompagnement envisagés, montrent l'esprit qui a guidé la planification et constituent le cadre de référence pour une bonne lecture du plan.

1.2 Contexte, démarche et projet en résumé

Après une période de mise en attente de la planification du site « Les Cèdres », la Municipalité de Chavannes-près-Renens a décidé de relancer l'étude en été 2007 (adjudication des travaux d'étude complémentaire le 23 juillet). Cette décision fait suite à l'approbation du rapport final du chantier 1 (SDOL) ainsi qu'à la présentation du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) en février 2007.

Compte tenu de l'évolution importante des conditions-cadres, en particulier des planifications supérieures, le dossier du PQ a été revu de manière approfondie. La structure du rapport d'aménagement et du règlement ainsi que la représentation du plan ont par ailleurs été remaniées. Bien que ces changements aient été opérés, les éléments constitutifs du projet sont maintenus et confirmés par l'étude complémentaire.

Le projet du plan de quartier se structure autour d'un réseau d'espaces communs qui est constitué de la rue d'accès, de la place, du mail et de l'esplanade. La morphologie urbaine proposée se compose d'immeubles de six niveaux en moyenne et d'une tour de 140 m prévue à l'Ouest du site, à proximité de l'avenue du Tir-Fédéral. Une partie importante du terrain est par ailleurs réservée aux aménagements extérieurs paysagers. Le périmètre du plan est affecté à la zone urbaine, dans laquelle des logements collectifs et des activités se côtoient de manière équilibrée. Une surface de plancher déterminante totale d'environ 112'000 m² est autorisée dans le cadre du PQ.

1.3 Composantes du dossier

Le dossier du PQ « Les Cèdres » est composé des éléments suivants :

- le plan de détail et les coupes à l'échelle 1:1'000,
- le règlement.

Le présent rapport d'aménagement selon l'art. 47 OAT ainsi que le rapport relatif à l'étude d'impact sur l'environnement (RIE) accompagnent le dossier. Ils servent de référence pour l'interprétation du plan et du règlement. Le présent rapport décrit de manière plus approfondie les aspects qualitatifs du concept d'aménagement.

1.4 Localisation et périmètre du plan

Le périmètre de forme trapézoïdale du PQ « Les Cèdres » se situe sur la limite Ouest de la Commune de Chavannes-près-Renens, voisine du territoire communal d'Ecublens. Ses côtés Ouest, Nord-Est et Est sont délimités par le réseau routier existant tandis que sa limite méridionale côtoie le quartier d'habitation collective Champ-Fleuri ainsi que les terrains des Anciennes Serres (planification en cours). Le site se trouve à environ 800 m de la gare CFF de Renens et il est directement attenant à l'arrêt « Crochy » du m1. Il bénéficie d'une excellente situation d'accès, tant pour la mobilité douce et les transports en commun que pour le trafic individuel motorisé. Il s'agit d'un terrain plat, faiblement bâti et relativement peu contraignant d'un point de vue technique.

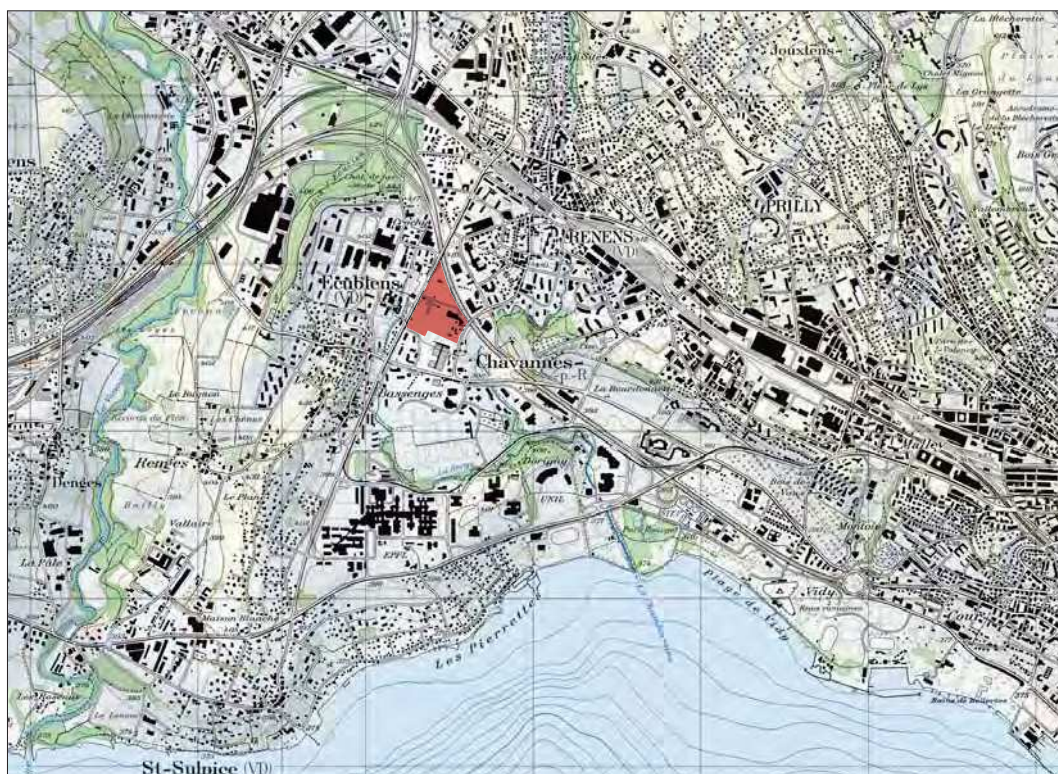
1.5 Etudes et enjeux y relatifs

1.5.1 Etude et rapport d'impact sur l'environnement

Compte tenu de l'importance du programme planifié et conformément à l'article 10 de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983, le PQ « Les Cèdres » est soumis à une étude d'impact sur l'environnement. Le critère décisif pour l'établissement d'une étude d'impact selon l'Ordonnance y relative (OEIE) du 19 octobre 1988 est notamment le point 11.4 de l'Annexe 1, soit la création d'un parc de stationnement pour plus de 500 voitures.

Outre la problématique du stationnement, le rapport d'impact aborde les thèmes des nuisances sonores (chapitre 7) et de la pollution atmosphérique (chapitre 9) qui sont naturellement liées à la mobilité. La population de l'Ouest lausannois est, en effet, exposée à un niveau de bruit et de pollution de l'air élevé, dépassant par endroits les valeurs limites fixées par la législation fédérale en vigueur (OPB, OPAir). La stagnation de ces valeurs trop élevées reste par ailleurs préoccupante et ne laisse guère présager d'un assainissement à court terme. Le projet pour le quartier « Les Cèdres » a un rôle important à jouer dans ce domaine et une attention particulière est portée sur ces aspects, afin de garantir une bonne qualité de vie dans le secteur.

Extrait de la carte nationale 1:25'000



1.5.2 Géotechnique

Une étude géotechnique, entreprise sur l'un des terrains compris dans le périmètre, met en évidence que la nappe phréatique est proche du niveau du terrain naturel. Par conséquent, selon les résultats de cette première approche, il ne serait pas économiquement intéressant de réaliser des immeubles d'un gabarit compris entre 7 et 19 étages. Les bâtiments jusqu'à R+5 peuvent être construits sur des fondations traditionnelles, tandis que pour une tour à partir de R+19 les fondations sur pieux sont adaptées.

1.5.3 Infrastructures et équipements publics

Le projet et l'amorce de la mise en œuvre des infrastructures de desserte, des espaces communs et d'une série d'équipements doivent se faire dès la première étape de réalisation du PQ « Les Cèdres ». La commune gère et assure la répartition équitable des coûts d'infrastructure, en particulier la participation des propriétaires concernés par le plan de quartier. Certains équipements d'importance locale ou régionale peuvent être intégralement pris en charge par la collectivité publique.

1.5.4 Mesures foncières

Le PQ « Les Cèdres » est accompagné d'une stratégie foncière basée sur l'établissement de servitudes et conventions de droit privé en amont de l'enquête publique du dossier, garantissant la mise en œuvre de la planification.

1.6 Information, concertation, participation

Le projet du présent plan de quartier a fait l'objet de diverses démarches d'information, de consultation et de concertation. Les dates de quelques rencontres déterminantes méritent d'être rappelées.

1.6.1 Propriétaires et population

L'information et la consultation des propriétaires, au sens des articles 68 et 71 LATC, ont eu lieu les 17 août 1993, 18 novembre 1993, 24 mars 1994, 28 septembre 1995, 12 septembre 2000, 10 octobre 2000 et 23 mai 2007.

Une séance d'information publique s'est tenue le 14 novembre 2000 pendant la mise à l'enquête du PQ. Une nouvelle information à la population est prévue durant l'enquête du dossier. Deux rencontres avec les propriétaires et des experts en droit foncier ont été organisées par la Municipalité le 20 avril 2009 et le 24 juin 2009.

1.6.2 Autres acteurs concernés

La Commune de Chavannes-près-Renens a informé les TL, exploitants de la ligne de métro, le 16 août 2000 ainsi que la Municipalité d'Ecublens le 9 octobre 2000. Deux séances de concertation avec l'ATE ont eu lieu en 2003.

Les TL qui ont été consultés dans le cadre de l'examen préalable du 9 juillet 2008 n'ont pas d'opposition à formuler au projet. Ils ont exprimé une série de recommandations concernant l'éventuel déplacement de l'arrêt Crochy du m1, le franchissement des voies du m1 et les principes d'accès et de déplacement (c.f. détermination TL figurant dans le préavis de 2008 et lettre en annexe du 3 mai 2010 TL).

L'OFROU a quant à elle préavisé favorablement la passerelle Les Cèdres pour le franchissement de la RN01 (c.f. lettre en annexe 1 mars 2010 OFROU).

1.6.3 Etat de Vaud

Le dossier du PQ « Les Cèdres » a fait l'objet de nombreuses rencontres impliquant le service en charge de l'aménagement du territoire, les représentants communaux et les mandataires entre 1993 et 2009. Par ailleurs, des séances thématiques ont été organisées au sujet de la protection contre le bruit (24 février 1994), la lutte contre les nuisances (3 mai 1996), les infrastructures routières (22 mars 2000), le SDOL (9 novembre 2006) et

l'intégration écologique du projet (26 novembre 2007).

Le 30 juin 2005, la Municipalité a rencontré Monsieur le Conseiller d'Etat Mermoud. Suite à cette séance, une marche à suivre pour le réexamen du dossier a été établie (10 août 2005) et des réunions de suivi ont été tenues avec le SDT à plusieurs reprises.

La coordination inter-services a été alimentée par deux séances qui se sont tenues respectivement le 27 avril 1994 et le 24 février 2000. Les grandes lignes de la nouvelle version du dossier ont été présentées à la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) le 13 novembre 2007.

Le projet a été présenté à la Commission de pilotage technique (CPT) du SDOL le 27 novembre 2009. La détermination de la CPT du SDOL est annexée au présent rapport.

2.1 Plan directeur cantonal

Le Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur depuis le 1er août 2008 situe la Commune de Chavannes-Près-Renens dans le périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges. La fiche régionale R01 "Agglomération Lausanne-Morges" fixe le cadre général de mise en oeuvre du PDCn. Cette fiche reprend les mesures et critères du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

2.2 Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Le projet « pour un développement équilibré à l'horizon 2020 » de l'agglomération Lausanne-Morges promeut un développement urbain de qualité, la croissance de la ville vers l'intérieur et une gestion durable de la mobilité. Il est organisé autour de 5 orientations stratégiques :

Orientation 1 : Développer l'agglomération vers l'intérieur.

Orientation 2 : Attribuer à des sites stratégiques le rôle de moteurs du développement.

Orientation 3 : Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité.

Orientation 4 : Développer une offre en transport public attractive et durable en lien avec l'urbanisation.

Orientation 5 : Aménager un réseau d'espaces verts à l'échelon de l'agglomération.

Les densités urbaines moyennes préconisées par le PALM tendront à dépasser 100 habitants et emplois par hectare dans les secteurs ordinaires et 200 habitants et emplois par hectare dans les sites stratégiques, dont fait partie le périmètre du PQ « Les Cèdres ». Afin de favoriser un cadre de vie de qualité, la densification du tissu urbain est accompagnée d'une réorganisation des déplacements, d'une structure d'espaces verts (parcs, éléments naturels, paysage) et d'un réseau d'espaces publics.

Une série de principes d'aménagement issus de la fiche de synthèse "Site D : Hautes Ecoles – Avenue du Tir-Fédéral – Maladière" est également à souligner :

Urbanisme

- Développer le secteur du Sud-Ouest chavannois (Cèdres, Oches et Serres) comme une centralité (logements, activités et équipements).
- Avenue du Tir-Fédéral : densifier les secteurs desservis par le m1.

Réseau vert et espace public

- Intégrer des aires de verdure non constructibles destinées à la réalisation de squares dans le secteur du Sud-Ouest chavannois et la Plaine.
- Planter des espaces publics de référence dans les secteurs Sud-Ouest et Sud-Est chavannois, des Prés-de-Vidy (entrée de ville), au Nord et au Sud de l'EPFL et au niveau de l'arrêt du m1 Dorigny.

Densité

Comme vu précédemment, le PALM préconise d'atteindre une densité de 200 habitants-emplois/hectare dans les sites stratégiques. Le plan de quartier autorise la construction de 112'112 m² de SPd, soit un IUS de 1.3. En application de la formule du PALM, cela correspond à 208 habitants-emplois/hectare. Le SDOL préconise pour sa part d'atteindre pour le secteur "Les Cèdres" une densité qui doit tendre à être supérieure à 250 habitants-emplois/hectare (c.f. p.23 de l'annexe "chantier" du SDOL). En appliquant la formule du PALM, la densité IUS à atteindre serait donc de 1.56.

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) a admis trois termes principaux de densification:

- E0: densité IUS 0.6;
- E1: pronostic PALM 2013, densité IUS 1,0;
- E2: pronostic 2020, densité IUS 1.3;

Les étapes de densification sont liées, pour E0, à la mise en place de mesures de réduction des nuisances sonores par la pose d'un revêtement phono-absorbant sur l'avenue de la Gare, pour E1 au réaménagement du réseau routier avec la création d'un nouveau tronçon de route dit "Concorde prolongée" en amont de l'autoroute, enfin pour E2, à la réalisation de la jonction autoroutière.

Or l'étude d'impact qui a appliqué une densité IUS de 1.3 comme hypothèse E2 pour calculer la génération de trafic routier induit a montré que les exigences de l'OPB ne pourraient respecter les valeurs limites d'exposition au bruit avec un IUS allant au-delà de 1.3 (c.f. chapitres 6.3 "Scénarios de densification étudiés et charges de trafic de référence" et 6.4 "Charges de trafic de référence" RIE).

C'est par conséquent l'application des dispositions de l'OPB qui limite le développement du PQ à une densité de 1.3, qu'il s'agira de vérifier à chaque étape de densification.

Principes d'accessibilité

- Créer de nouveaux itinéraires structurés autour de deux grandes traversées (Nord-Sud et Est-Ouest) pour consolider le réseau des mobilités douces.
- Renforcer la capacité du m1 en complétant son parc de véhicules.
- Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley.
- Etudier la faisabilité de P+R dans les secteurs de développement du Sud-Ouest et Sud-Est Chavannois.

2.3 Schéma directeur de l'Ouest-lausannois (SDOL)

Chantier 1 - Hautes Ecoles

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a pour but d'améliorer la qualité de vie en général et de favoriser le développement social et économique de l'Ouest lausannois.

Réseau piétons (PALM)



Réseau cycles (PALM)



	LIAISON PRINCIPALE D'AGGLOMERATION
	LIAISON PRINCIPALE DE QUARTIER
	LIAISON FONCTION DU CHANTIER 2
	PROMENADE
	RESEAU STRUCTURANT
	RESEAU STRUCTURANT A REQUALIFIER
	RESEAU INTERMEDIAIRE
	RESEAU INTERMEDIAIRE A REQUALIFIER
	RESEAU FONCTION DU CHANTIER 2
	RESEAU DE LOISIR
	FRANCHISSEMENT A ASSURER
	SECTEUR D'INTERET INTERCOMMUNAL
	TRONCON INAPPROPRIE
	TRANSFERT MODAL / GARE CFF / M1 / LEB
	TRANSFERT MODAL / ARRET TL
	ECOLE
	ESPACE VERT / TERRAIN DE SPORT
	FORET
	ZONE AGRICOLE
	LIMITES DE L'ETUDE

sans échelle



Il touche les Communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix. Le chantier 1 du SDOL se rapporte au secteur "Hautes Ecoles, Avenue du Tir-Fédéral, Maladière", site de développement stratégique. Il s'étend sur les Communes de Chavannes-près-Renens, Ecublens, Lausanne et Saint-Sulpice et comprend les Hautes Ecoles qui représentent un atout fondamental pour la région et le canton. Son rapport final, approuvé par le Groupe de pilotage le premier février 2007, constitue la référence pour le présent rapport d'aménagement.

Une série de propositions de la stratégie d'aménagement touche le site des Cèdres :

Paysage

Le chantier 1 préconise l'aménagement de vides urbains (artefacts) au cœur des lieux de densification afin de créer une complémentarité entre espaces verts et espaces minéraux.

Périmètres relatifs au SDOL

..... Périmètre d'étude
 Périmètre de réflexion



sans échelle

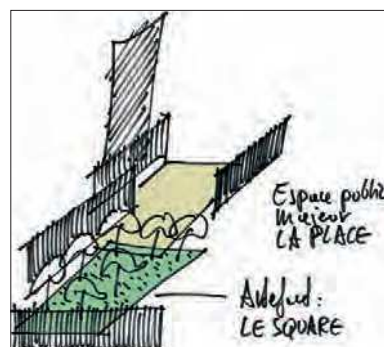


Dans le périmètre du PQ "Les Cèdres", il s'agit de créer un "square", défini dans le chantier 1 comme: "jardin public à la géométrie et aux limites précises, au centre d'un espace urbanisé très dense. Le square a une fonction d'espace de récréation et de détente à proximité des emplois et des habitations.

Urbanisation

Le chantier 1 encourage la mixité (fonctionnelle, sociale, générationnelle) en tant qu'outil favorisant le dynamisme urbain. Dès le début des planifications, les programmes essentiels à l'implantation des nouveaux quartiers sont pris en considération (équipements scolaires, etc.).

Square des Cèdres, esquisse J.-J. Borgeaud (chantier 1)



Concernant Les Cèdres, le chantier 1 souligne l'intérêt du bâtiment-tour avec un fort effet architectural, pour occuper l'emplacement emblématique sur l'autoroute urbaine et l'avenue du Tir-Fédéral. Cette construction pourrait abriter des logements et des activités (sièges sociaux par exemple).

Espaces publics

Un espace de référence pour la nouvelle centralité dans l'Ouest lausannois est à aménager aux Cèdres, afin d'articuler les différentes pièces du site et de créer un point de forte attraction. Il est une séquence majeure sur le parcours Nord-Sud de mobilité douce, permet le franchissement de l'autoroute, forme un espace public de proximité pour les usagers du quartier et doit être mis en relation directe avec l'arrêt « Crochy » du m1.

Pour le secteur des Cèdres, la stratégie de mise en œuvre prévoit trois mesures :

- intégrer une aire de verdure non constructible destinée à la réalisation du square,
- assurer l'échappée visuelle depuis l'espace public sur le bois d'Ecublens et la crête boisée du Caudrai,
- prévoir une procédure de type concours afin d'obtenir des solutions de qualité pour ce périmètre stratégique.

Esquisse d'intention (F & F architectes, chantier 1)



Chantier 5 - espaces publics

Les lieux collectifs à aménager dans le quartier « Les Cèdres » sont reconnus d'intérêt intercommunal, car ils offriront l'occasion de concrétiser un important maillon manquant du réseau de mobilité douce de l'Ouest lausannois et d'articuler les parcours. Quatre mesures préconisées par le chantier 5 interviennent particulièrement dans le développement de ce quartier :

- A. Assurer la lisibilité et la continuité des cheminements (piétons et cyclistes) et des espaces ouverts dans trois directions : vers l'Ouest (Croset), vers le Nord-Est (gare de Renens) et vers le Sud (Hautes Ecoles).
- C. Constituer un espace de référence sur lequel les bâtiments riverains s'orientent et s'ouvrent puisque l'avenue du Tir-Fédéral ne joue pas ce rôle.
- D. Développer un axe entre le futur quartier des Cèdres et celui du Croset : dégagement architectural, itinéraire direct, traversabilité de l'avenue du Tir-Fédéral renforcée notamment au droit de l'arrêt "Crochy".
- F. Constituer une traversée de l'autoroute pour relier le quartier des Cèdres et la gare de Renens, veiller à la largeur et au confort du franchissement (couverture localisée de l'autoroute ou passerelle très large).

Boxhagener-Platz, Berlin, Allemagne



Aménagement public, Koeniz, Berne



Chantier 6 - transports

Le développement urbain dans l'Ouest lausannois nécessite, d'une part, un important transfert modal du transport individuel motorisé vers la mobilité douce et les transports publics et, d'autre part, la réalisation des tronçons routiers manquants. Les principales conditions-cadres seront effectives à partir de 2015, grâce à la mise en oeuvre des infrastructures routières et la nouvelle offre des transports publics régionaux et urbains. Par le biais des projets d'urbanisme et de la configuration des nouveaux quartiers, les usagers devraient, par ailleurs, être encouragés à choisir le mode le plus adapté pour chaque déplacement.

A ce sujet, l'étude intitulée "Ouest lausannois - Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier" établie par le bureau Transitec en juin 2007, précise que le transfert modal recherché implique que les réseaux modes doux et transports publics soient effectivement développés conformément aux planifications en cours, et que la gestion du réseau routier et de l'offre de stationnement dissuade l'utilisateur de recourir "automatiquement" à la voiture.

Mobilité douce - marche



Mobilité douce - vélo



2.4 Planification communale

Les outils de planification communale en vigueur sont tous antérieurs aux planifications supérieures, très récentes, présentées ci-dessus. En effet, le projet du plan directeur cantonal (PDCn) a été adopté le 5 juin 2007 par le Grand Conseil et est entré en vigueur le 1er août 2008. La publication du rapport final du PALM date de février 2007 et les lignes directrices et stratégies d'aménagement issues du chantier 1 du SDOL ont été approuvées dans leur version finale par le Groupe de pilotage le 1er février 2007.

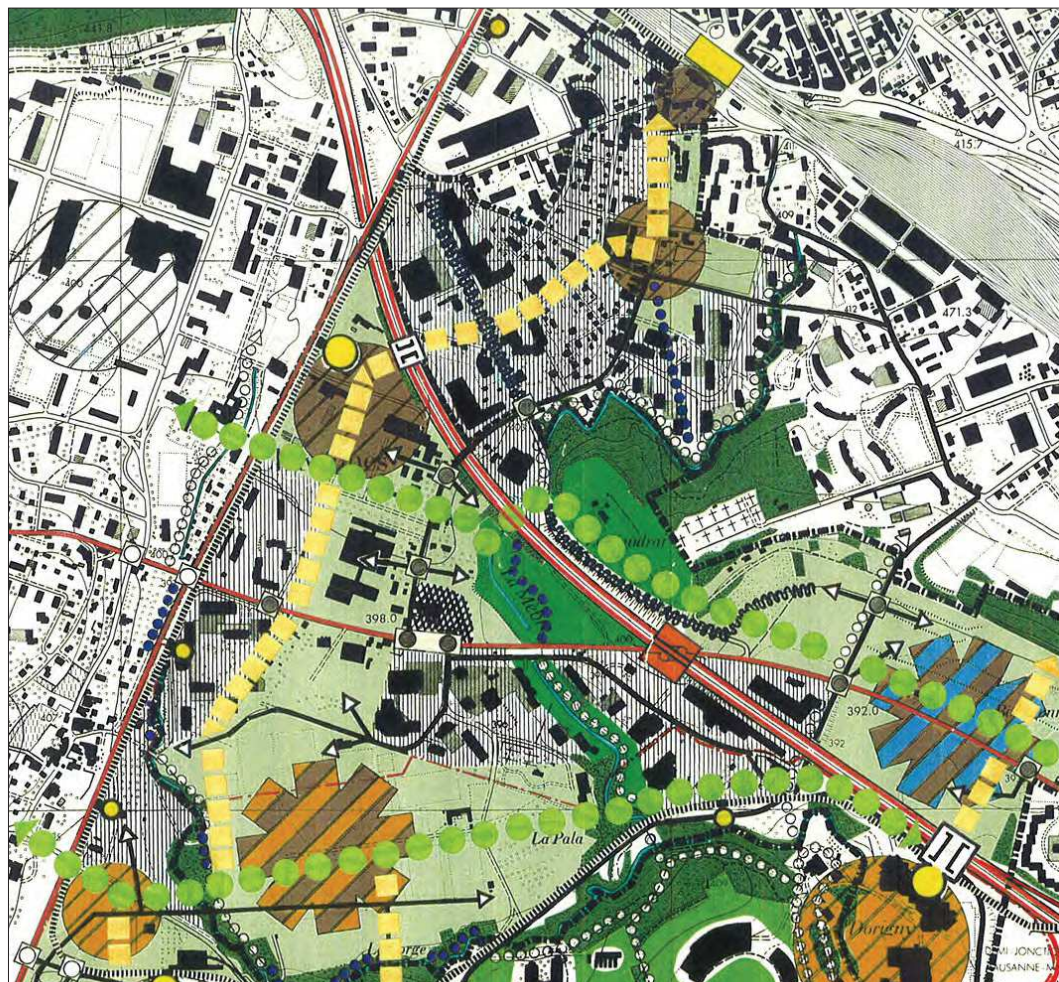
Bien qu'ils soient relativement anciens, les plans d'affectation communaux (PGA, PQ, PPA) gardent leur importance, en tant que seuls documents opposables aux tiers.

2.4.1 Plan directeur communal secteur Sud

Le plan directeur Sud a été élaboré dans les années 1990 et est entré en vigueur le 11

Concept directeur, extrait du PDCom secteur Sud

-  pôle d'activités
-  secteur à développer
-  liaison piétons / cycles urbaine
-  liaison piétons / cycles paysagère



sans échelle



octobre 1995. Il fixe les principaux objectifs de la politique communale chavannoise en matière d'aménagement du territoire. Une partie d'entre eux concernent plus spécifiquement « Les Cèdres » et constituent la référence sur laquelle l'Autorité communale s'est appuyée tout au long du processus de planification de ce secteur.

Ce plan directeur aborde les thèmes « sites et paysages » ainsi que « urbanisation et équipements publics ». Quelques points significatifs du plan des mesures sont rappelés ci-dessous :

Sites et paysage

- Confirmer, compléter et préserver des promenades piétonnes.
- Structurer le paysage de Chavannes Sud-Ouest dans le cadre d'une urbanisation forte et d'aménagements arborés et paysagers offrant une bonne qualité de vie (végétation, espaces de rencontre et d'agrément, promenades).

Circulations

- Hiérarchiser le réseau routier à l'échelle communale et régionale.
- Faciliter, pour les nouveaux secteurs de développement, l'accessibilité à l'autoroute sans induire un trafic de transit dans la commune.
- Favoriser un transfert modal des véhicules privés vers les transports publics et les piétons / deux-roues.
- Urbaniser les secteurs de développement en assurant une bonne accessibilité aux transports en commun.
- Favoriser les liaisons Nord-Sud (gare de Renens - Chavannes Nord - Chavannes Sud - Hautes Ecoles - Lac) et les liaisons Est-Ouest (Ecublens - Chavannes - Lausanne) par un réseau principal structurant (piétons).

Urbanisation / équipements publics

- Maîtriser le développement démographique visant à long terme une population située entre 13'000 et 14'000 habitants.
- Structurer l'espace urbain, assurer le dynamisme et la cohésion des éléments construits tout en intégrant l'existant, selon un échelonnement cohérent.
- Organiser de nouveaux pôles d'activités dans le secteur Sud, dont la mixité et la diversité des affectations garantiront la vie et l'animation (administration, infrastructures scolaires et sportives, etc.).
- Organiser le secteur Sud-Ouest autour de repères urbains et architecturaux (place / rue / mail / etc.).
- Respecter l'environnement de Chavannes Sud, quel que soit le degré de son développement.

A la lecture des extraits du plan directeur Sud, il ressort que les planifications supérieures récentes confirment bon nombre des objectifs communaux fixés auparavant et que la concordance entre les outils est largement assurée.

2.4.2 Plan général d'affectation (PGA)

Le plan général d'affectation de Chavannes-près-Renens est en vigueur depuis le 10 mars 1989 . Il détaille trois affectations différentes pour les terrains compris dans le périmètre du plan, notamment la zone urbaine à développer par plans spéciaux, la zone industrielle à développer par plans spéciaux et la zone industrielle.

Le changement d'affectation prévu par le projet du PQ permet de densifier le secteur et de promouvoir la mixité des fonctions.

Plan général d'affectation, extrait

-  zone urbaine
(plans spéciaux)
-  zone urbaine
(CUS = 0.8)
-  zone industrielle
(plans spéciaux)
-  zone industrielle
(CM = 3m3/m2)



sans échelle



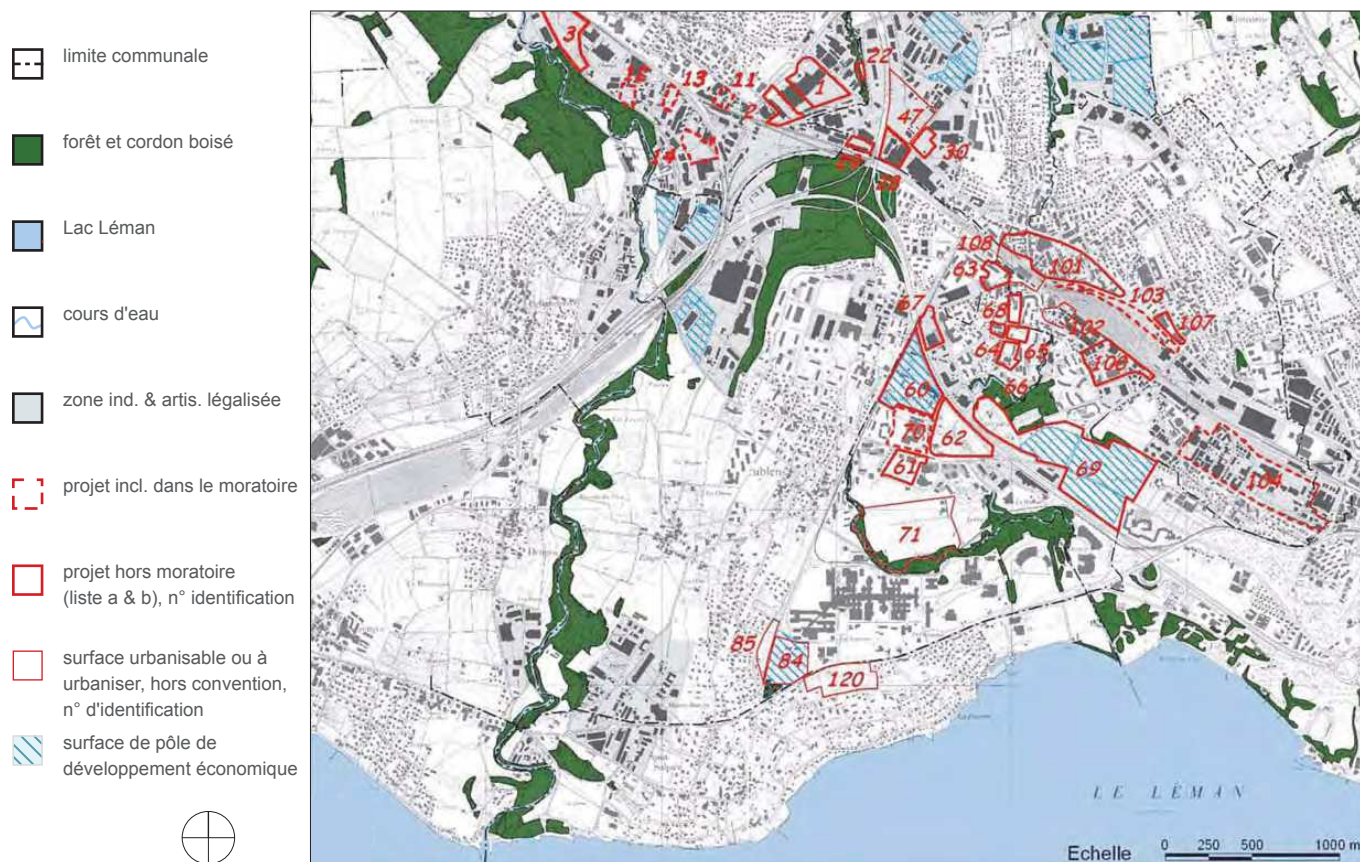
2.4.3 Plans partiels d'affectation (PPA, PQ)

De nombreux secteurs de Chavannes-près-Renens, voisins du périmètre du quartier des Cèdres, font l'objet ou vont faire l'objet de planifications ou de mises en oeuvre. Nous citerons notamment Les Tilleuls et Les Ramiers (réalisés), Les Oches, Les Anciennes Serres, Préfaully II et III, Les Glycines et En Dorigny (planifications en cours).

3.1 Contexte

Le territoire qui fait l'objet de la présente planification appartient au site stratégique « Hautes Ecoles – Avenue du Tir-Fédéral – Maladière » défini par le PALM (site D). Il se trouve par ailleurs à proximité géographique des deux autres lieux-clés du développement de l'Ouest lausannois : Malley (site E1) et Arc-en-Ciel (site E2). Au sein du site D, la Commune de Chavannes-près-Renens dispose du potentiel de développement quantitativement et qualitativement le plus important, notamment pour le logement et les activités compatibles. En effet, les territoires voisins d'Ecublens et de Renens sont d'ores et déjà fortement urbanisés, même si des secteurs non bâtis et un certain potentiel de reconversion subsistent. Une vocation précise est réservée à la partie Sud de ce territoire qui est destinée au déploiement de l'Université et de l'EPFL, institutions à rayonnement international.

SDOL Annexe D-5, plan des sites, 2004



Comme ailleurs dans le canton et conformément au PDCn, l'essor urbain de ce secteur est fortement lié au développement des infrastructures de déplacement. On peut en particulier mentionner le réaménagement de la gare de Renens, la réalisation du parcours Nord-Sud (piétons et cycles), le renforcement de la capacité du m1, la création de deux nouvelles jonctions autoroutières à Ecublens et à Chavannes ainsi que la requalification urbaine de la route de la Maladière.

Le plan de quartier ambitionne de développer un programme de densification à haute valeur ajoutée dans une partie de l'agglomération quelque peu délaissée. Le territoire chavannois est, en effet, parfois associé à un espace résiduel entre des localités au développement plus structuré, à un tissu urbain avec peu d'espaces publics et marqué par de grands immeubles ou encore à une ville sans repères visuels ni seuils structurants.

Le PQ « Les Cèdres » constitue une opportunité singulière pour faire progresser la qualité de vie dans ce territoire urbain en plein essor. Il institue le point de départ et le futur centre d'un développement chavannois qui, par son échelle et ses ambitions, est susceptible d'influencer le tissu urbain largement au-delà de son périmètre.

3.2 Historique du projet

Avant d'aboutir à sa forme et son contenu actuels, le projet du plan de quartier « Les Cèdres », localisé dans la partie Sud-Ouest de Chavannes, a connu un parcours administratif difficile. En effet, les premières réflexions ont été entamées au début des années 1990. Le dossier a fait l'objet de nombreuses démarches, procédures, examens et oppositions.

Pour mémoire, les principales étapes du processus :

- Lancement de l'étude en 1992 sous le nom de plan de quartier "Sud-Ouest".
- Examen préalable des Services de l'Etat du 1er décembre 1995 au 2 avril 1996 et consultation complémentaire à partir du 5 septembre 1996.
- Examen complémentaire du 20 avril 2000 au 29 juin 2000.
- Enquête publique du PQ "Les Cèdres" du 3 novembre au 2 décembre 2000.
- Traitement des oppositions et recours de fin 2000 à 2003.
- Rendu de l'avis no 191/02 par la Commission cantonale consultative d'urbanisme et d'architecture (CCCUA) le 28 octobre 2002. Transmission du rapport à l'autorité d'instruction le 4 décembre 2002.
- Suite à la rencontre entre M. Mermoud et la Municipalité, envoi de la "Marche à suivre" décrétée par le Chef du Département (DIRE), le 10 août 2005.
- Mise en suspension du dossier jusqu'à adoption, en février 2007, du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM).
- Préparation des documents pour un nouvel examen préalable par les Services de l'Etat et en vue de l'enquête publique du projet modifié.
- Séance de discussion sur les points problématiques du dossier en présence du Chef du Département, M. Mermoud, le 1er juillet 2008.
- Suspension de l'examen préalable et rapport intermédiaire d'examen des Services en juillet 2008.

Le projet du plan de quartier « Les Cèdres » représente aujourd'hui la synthèse des éléments apparus tout au long de ce processus. Il s'est enrichi des positions d'acteurs divers et a mûri sous l'égide des démarches de planification qui ont abouti entre-temps (PDCn, PALM, SDOL).

3.3 Modifications récentes du dossier

Les examens successifs des Services cantonaux, l'expertise de la CCCUA ainsi que les recours et la procédure judiciaire qui s'en sont suivis ont occasionné une évolution substantielle du projet d'aménagement. Par conséquent, d'importantes modifications ont été apportées aux documents qui composent le dossier, tant au niveau du contenu qu'au niveau de l'organisation et de la forme. Les dispositions réglementaires et représentations graphiques sont épurées alors que certaines intentions conceptuelles ont pu être développées ou approfondies.

Les changements majeurs sont :

- Un nouveau concept d'accessibilité qui privilégie le prolongement de l'avenue de la Concorde et une desserte unique au quartier par l'Est, depuis l'avenue de la Gare, suite à l'obligation de supprimer l'accès direct à partir de l'avenue du Tir-Fédéral et au refus de transformer l'autoroute en boulevard urbain.
- L'ajustement géométrique des périmètres d'évolution des constructions afin d'optimiser le tracé du parcours Nord-Sud, d'assurer sa continuité sur les terrains voisins et d'augmenter ainsi les chances pour une réalisation rapide de cette liaison structurante de la mobilité douce dans l'Ouest lausannois.
- La prise en compte du contexte environnemental du quartier.
- L'élaboration d'un concept paysager global, durable et porteur d'identité pour le futur quartier.
- La définition des aires d'affectation réservées aux espaces communs, visant à unifier leur traitement tout en explicitant le caractère spécifique de certains lieux.
- La densification du site par étapes, en lien avec les réalisations et aménagements des projets routiers et autoroutiers.

Malgré cela, les éléments fondamentaux du projet sont restés inchangés, notamment la mesure d'utilisation du sol, la destination des terrains, les gabarits, l'organisation du quartier et les parties constitutives de l'espace commun.

3.4 Atouts du site

Les terrains compris dans le périmètre du plan de quartier offrent une multitude d'atouts de taille, en dépit de leur relatif enclavement dû à la contiguïté d'importants réseaux de transports. Des axes routiers à fort trafic entourent le secteur, notamment l'autoroute, l'avenue du Tir-Fédéral, la route de la Maladière et l'avenue de la Gare, sans oublier la voie ferrée du m1 qui représente une césure spatiale importante le long de la limite Ouest du périmètre.

Les atouts majeurs du site sont :

- Son statut de pôle de développement économique cantonal (PPDE).
- Un potentiel constructible pouvant contribuer, de façon significative, à accueillir de nouveaux résidents dans l'agglomération lausannoise et à résorber la pénurie de logements.
- Un accès en transports collectifs structurants, notamment par l'arrêt « Crochy » du m1 et la proximité de la gare de Renens.
- La disposition des terrains dans une poche au sein de l'urbanisation existante,
- Une échelle de planification permettant la réalisation d'un concept paysager global (arborisation, biodiversité, niches écologiques, etc.) et favorisant une approche durable pour la gestion de l'énergie, l'évacuation des eaux claires et l'organisation du stationnement.
- Sa localisation dans le champ d'attraction de plusieurs hauts-lieux de la science et de l'art à rayonnement international, tels que l'Université, l'EPFL et l'ECAL, permettant des synergies dans les domaines de la création d'entreprises et de l'hébergement.
- Le potentiel déclencheur et structurant de la planification pour la mise en œuvre du parcours Nord-Sud de mobilité douce (PDCom Sud, PALM).
- L'existence de plusieurs équipements scolaires dans les environs (collèges de la Planta, de la Concorde, de la Plaine, etc.).

L'ensemble de ces éléments de force confère à la planification « Les Cèdres » un rôle majeur en tant que moteur du développement et prédestine le site à devenir le futur centre urbain et d'animation de Chavannes-près-Renens.

État actuel du site, photos GEA



3.5 Contraintes

La nature du site « Les Cèdres » ne génère pas de contraintes particulières. Il s'agit d'un terrain plat, relativement peu bâti et n'hébergeant pas de construction recensée, ni de site archéologique. Quelques éléments doivent toutefois être pris en considération dès le stade de la planification pour assurer un cadre de vie de qualité pour les futurs usagers et de bonnes conditions de mise en œuvre du quartier. Les plus importants sont évoqués ci-dessous :

- Arbres protégés par le règlement communal de protection des arbres et devant être soit maintenus, soit remplacés (compensation) lors de l'urbanisation du secteur (c.f. RIE).
- Sites pollués nécessitant une analyse lors de projets de constructions ou d'aménagements (sites d'exploitation).
- Nuisances sonores et pollution atmosphérique dues aux importantes charges de circulation dans l'Ouest lausannois et à proximité de l'autoroute.
- Présence d'une antenne de téléphonie mobile sur un immeuble voisin (quartier Champ-Fleuri).

Ces contraintes n'entravent pas l'urbanisation du périmètre de planification. Leur prise en compte par le PQ « Les Cèdres » est démontrée dans les chapitres « concept d'aménagement » et « justification du projet » ainsi que dans le rapport d'impact sur l'environnement.

Les Cèdres aujourd'hui



4.1 Urbanisation

4.1.1 Généralités

Le PQ "Les Cèdres" vise à réaliser un quartier urbain mixte, relativement dense et offrant un cadre de vie de qualité, tant pour le logement que pour les activités. La diversité des espaces communs, l'excellente accessibilité du site en modes doux, une gestion mesurée de l'énergie, des nuisances et des déchets ainsi que des aménagements paysagers à haute valeur environnementale, sont autant d'éléments qui ont une influence positive sur la qualité de vie dans ce quartier. Pour produire un quartier de qualité urbaine exemplaire et pour désigner les maîtres d'œuvre les plus aptes à garantir des solutions architecturales de haut niveau, des procédures de type concours sont fortement encouragées, y compris pour les opérations privées. En effet, outre ses vertus architecturales et conceptuelles, le concours permet d'obtenir des solutions économiquement optimisées.

La répartition des activités humaines au sein du quartier peut également renforcer sa valeur d'usage. Les équipements et services publics ainsi que les petits commerces sont de préférence localisés en contact direct avec l'espace public, en rez-de-chaussée. Les logements, en revanche, devraient être implantés à l'abri des nuisances et bénéficier de dégagements visuels sur un espace vert de qualité.

La construction progressive du quartier doit être organisée de façon à permettre la mise en œuvre des principaux espaces collectifs dès les premières étapes de réalisation. Elle débutera, dans la mesure du possible, par les bâtiments implantés dans les bandes d'implantation obligatoires délimitant l'espace commun. Pour que le quartier prenne forme, la matérialisation de la rue principale d'accès, de la place et du mail sont d'une importance capitale.

Av. du Tir-Fédéral, état actuel



Av. du Tir-Fédéral, état futur



4.1.2 Morphologie urbaine

Le quartier « Les Cèdres » présentera une forme homogène et un caractère résolument urbain. Sa morphologie sera caractérisée par la mesure d'utilisation du sol, les gabarits ainsi que par la typologie et la volumétrie des bâtiments. Le quartier forme un tissu urbain unitaire de constructions d'environ 6 étages. Les franges font l'objet de règles spécifiques tenant compte des conditions locales particulières, notamment le long de l'avenue de la Gare (intégration), de l'autoroute (nuisances) et de l'esplanade (vitrine). Le PQ permet la construction d'une tour 140 m de hauteur, repère visuel et élément d'identification, non seulement du futur quartier, mais aussi de l'Ouest lausannois.

L'utilisation du sol est définie par la surface de plancher déterminante (SPd) fixée pour chaque aire d'évolution des constructions. Elle est limitée à 112'112 m² pour l'ensemble du quartier par rapport à une surface de terrains privés comprise dans le périmètre du plan de 86'240 m² (STd), cela correspond à l'intérieur du périmètre à un indice d'utilisation du sol (IUS) total de 1,3. La densité retenue permet de maintenir la capacité en logements prévue par le PGA, tout en offrant un potentiel complémentaire pour des activités compatibles. La répartition des surfaces de plancher sur les affectations est de 43% d'activités (+/- 15%) pour 57% de logements (+/- 15%).

Le gabarit moyen des bâtiments est de 6 étages. Le long de l'avenue de la Gare, les constructions ont 5 étages tandis qu'elles peuvent s'élever à 7 étages en bordure de l'esplanade. La hauteur des nouvelles constructions est définie par des altitudes maximales que leur point culminant ne peut dépasser. Une grande liberté est offerte par le règlement en ce qui concerne la typologie des bâtiments. L'ordre des constructions, la surface bâtie, les dimensions en plan et l'aspect des toitures ne font pas l'objet de restriction particulière. La forme des objets architecturaux tient compte de leurs affectations ainsi que de leur relation à l'espace commun. Ils doivent être conçus et implantés de façon à générer des espaces extérieurs de qualité, agréablement proportionnés.

PQ Les Cèdres

Exemple d'aménagements pour la place



PQ Les Cèdres

Exemple d'aménagements paysagers



Hypothèse d'implantation: illustrations (IUS: 1.3 - hauteur de la tour: 140 m)



Hypothèse d'implantation: illustrations (IUS: 1.3 - hauteur de la tour: 140 m)



Kraftwerk, Zürich
arch. Stücheli et Bünzli & Courvoisier, 2001



Immeuble Hohlstrasse, Zürich
arc. Peter Märkli, 2005



4.1.3 Front de l'avenue de la Gare

Dans sa partie Sud, à la hauteur du site « Les Cèdres », l'avenue de la Gare suit le tracé d'un ancien chemin vicinal qui partait du village de Chavannes vers le Nord. Des constructions non contiguës, de gabarits relativement modestes, se sont implantées le long de cet axe au fur et à mesure de son développement depuis la mise en service de la gare de triage en 1876. Plus au Nord, à l'approche de la gare de Renens, le tissu se montre plus urbain. Les bâtiments y sont souvent contigus et implantés en limite de l'espace public pour former une rue.

Au sein du périmètre du PQ, la hauteur des bâtiments implantés en bordure de l'avenue de la Gare est plus faible que dans le reste du quartier. Les immeubles n'y dépassent pas cinq étages et s'intègrent ainsi comme une nouvelle séquence dans le parcours qui relie l'ancien noyau villageois à la gare de Renens.

Les aménagements extérieurs des futures constructions font office de transition entre la route et les façades, et doivent participer à valoriser cette avenue. De par leur dimension et leur traitement, ils marqueront un seuil entre l'espace de la route et le quartier contemporain à vocation urbaine (densité, morphologie, espace public, etc.). Il s'agit de créer un espace tampon publiquement accessible et continu. La plantation d'un filtre végétal pourrait agrémenter ce lieu tout en signifiant sa vocation.

Avenue de la Gare depuis le Sud



4.1.4 Bord de l'autoroute

Les secteurs constructibles sis à proximité de l'autoroute sont exposés aux nuisances sonores provoquées par la circulation. Dans cette frange du site, les constructions projetées doivent répondre aux exigences fixées par l'art. 31 « Permis de construire dans des secteurs exposés au bruit » de l'OPB. Le détail des aspects liés au bruit est exposé dans le chapitre 7.5 du RIE.

Une paroi antibruit existante, de 3.00 à 4.00 m de haut, délimite actuellement le terrain des Cèdres par rapport à l'autoroute. Ce dispositif ne saurait toutefois protéger les étages supérieurs des bâtiments implantés à proximité de l'infrastructure routière et des mesures complémentaires sont nécessaires afin de protéger les locaux à usage sensible au bruit.

Différentes approches sont envisageables contre le bruit routier, notamment des mesures d'aménagement, constructives ou typologiques. Lorsque le choix porte sur un dispositif d'aménagement, ce dernier doit être conçu comme faisant partie intégrante du paysage urbain et doit souligner la continuité du tissu bâti par-dessus l'autoroute. Les éléments protégeant le quartier contre les nuisances sonores participent alors à l'organisation et à la valorisation des aménagements extérieurs (parc phono-absorbant, paysage antibruit). Le recours à des éléments constructifs particulièrement performants, un traitement non conventionnel des façades ainsi que la typologie urbaine (implantation des constructions) ou architecturale (disposition et orientation des locaux sensibles) peuvent également limiter les désagréments liés au bruit routier.

Les mesures doivent être concrétisées parallèlement à la mise en œuvre des constructions touchées et tenir compte de l'expression du quartier vis-à-vis des secteurs voisins (visibilité, expression architecturale, image, etc.).

Paroi antibruit existante sur la limite Nord du site



Vue de l'autoroute vers l'Ouest



4.1.5 La tour

La tour préconisée dans le cadre du PQ « Les Cèdres » constitue le repère visuel d'un territoire en plein essor et un signe territorial à l'échelle de la métropole lémanique. Il marque le croisement des différents réseaux d'importance pour l'Ouest-lausannois, notamment l'autoroute (axe), l'avenue du Tir-Fédéral et le m1.

L'origine de cette typologie architecturale se situe aux Etats-Unis, dans le contexte de la révolution industrielle. Le gratte-ciel synthétise alors les progrès constructifs d'une époque. Dans le contexte de l'Ouest lausannois, le signe de la tour pourrait représenter une volonté d'ouverture et l'ambition d'une région dynamique d'être connectée aux réseaux mondiaux.

La tour doit inévitablement s'inscrire aussi dans le contexte des opérations récentes de construction de gratte-ciels en Suisse. On trouvera notamment la Prime Tower, à Zurich, des architectes Gigon et Guyer, d'une hauteur de 126 mètres pour 36 étages, terminée en 2011, la Messeturm, à Bâle, des architectes Morger et Degelo (105 mètres), la Mobimo Tower (Zurich, 81 mètres, arch. Diener et Diener) ou le projet Taoua pour le Palais de Beaulieu, à Lausanne (92 mètres, arch. Pont 12 architectes). Ces bâtiments devraient tous être surpassés en hauteur d'ici 2015 par le projet de tour pour le siège du groupe pharmaceutique Roche (Bâle, 178 mètres, arch. Herzog et De Meuron). Il convient de souligner que ces projets concernent exclusivement les régions métropolitaines les plus importantes du pays et qu'ils sont l'œuvre d'architectes de renom.

Ce constat met en évidence le rôle tout-à-fait exceptionnel qu'un bâtiment-tour doit jouer dans le contexte lémanique. D'une part, il doit être conçu comme objet unique, sur la base d'une réflexion territoriale à large échelle. D'autre part, l'élaboration d'un projet de cette envergure doit impérativement être confiée à des professionnels de l'architecture bénéficiant d'un statut d'excellence incontestable dans leur domaine. La citation ci-dessous souligne que la seule échelle d'une construction n'en assure pas le sens :

« (...) à la Défense, les espaces 'partagés' sont distribués assez confusément : l'esplanade est une sorte de non-lieu, un lieu peu habité. (...). C'est pourquoi l'inscription de cet 'objet' dans le paysage urbain doit nécessairement être pensée en termes scénographiques, d'aménagement et d'urbanisme : la grande hauteur, la forme de l'objet ne créent pas un statut ou une identité. » (*P. Lelarge, direction générale de l'Urbanisme. La Défense, Paris.*)

Outre sa forme et son échelle, le dégagement de la tour au sol est important pour sa bonne intégration dans le milieu urbain environnant. La partie inférieure du complexe doit assurer son ancrage dans le tissu de proximité et influencer sa perception à l'échelle du quartier. La relation de la tour avec l'esplanade d'accueil mérite un soin particulier. A l'instar de la Messeturm à Bâle et du projet zurichois dont le dernier étage est consacré à des établissements publics (bar, lounge, restaurant), il est souhaitable de rendre accessibles au public certaines parties du bâtiment. L'opportunité de créer des logements dans la tour doit être évaluée en fonction du contexte et des acteurs intéressés au moment du projet.

*Flatiron Building, 1902,
New York, arch. Burnham*



*Guaranty Building, 1895,
Buffalo, arch. Sullivan et Adler*



*projet non-réalisé, 1921, Berlin,
arch. Mies Van der Rohe*



*Illustration tour, Chavannes-près-Renens
arch. Richter & Dahl Rocha, 2002*



*Illustration tour, Chavannes-près-Renens
arch. Richter & Dahl Rocha, 2011*



Prime Tower, Zurich, arch. Gigon & Guyer, 2011



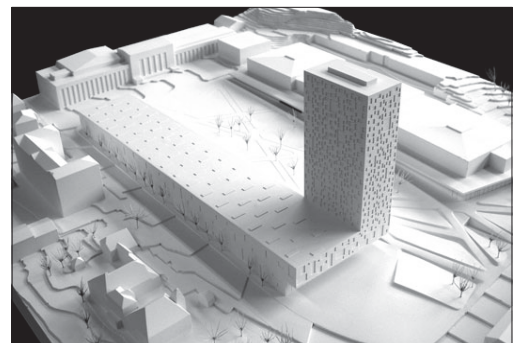
Messturm, Bâle, arch. Morger & Degelo, 2003



*Projet tour Roche, Bâle,
arch. Herzog & De Meuron, en cours*



*Projet Taoua - Beaulieu, Lausanne,
arch. Pont 12 architectes, en cours*



Parallèlement à la mise à jour du dossier du plan de quartier, plusieurs hypothèses volumétriques et d'implantation ont fait l'objet de vérifications par le projet (GEA, Richter et Dahl Rocha architectes) ainsi que par la modélisation 3D du quartier. Sur la base de ces études complémentaires, la Municipalité a fixé la hauteur maximale de la tour à 140 m.

En conclusion, la procédure préconisée pour la mise en œuvre d'un projet de tour pour la région lémanique devrait s'appuyer sur les éléments suivants :

- élaboration d'un cahier des charges par une équipe pluridisciplinaire (architecte, urbaniste, ingénieur, géographe, historien, artiste, etc.) en amont du projet architectural en collaboration avec les responsables communaux ainsi que les représentants du SDOL et du PALM ;
- engagement des propriétaires à attribuer le marché par une procédure de type concours. L'expérience montre que le concours est une démarche judicieuse pour obtenir une solution architecturale conceptuellement et économiquement optimisée et pour désigner son concepteur ;
- consultation ou participation de la population locale et des associations intéressées ;
- collaboration des concepteurs avec les pouvoirs locaux, régionaux et cantonaux dès la phase d'avant-projet ;
- mise en œuvre d'une stratégie de communication qui accompagne le processus, afin de favoriser l'adhésion et l'identification des citoyens au projet de la tour.

Ces recommandations visent à garantir la qualité intrinsèque d'un objet architectural d'exception ainsi qu'à lui assurer un accueil favorable dans le contexte social, culturel et politique de la région.

Illustration de la rue d'accès au quartier



4.1.6 Densification progressive

Les phases de densification du quartier « Les Cèdres » sont fixées à l'article 16 du règlement. Pour garantir une grande souplesse dans la progression des projets, elles sont traduites en pourcentage de la surface de plancher déterminante globale. La réalisation du quartier débutera par la matérialisation des espaces communs à l'endroit où les opportunités et initiatives le permettront. Une fois les premières opérations lancées, le processus de réalisation doit se poursuivre de manière compacte et coordonnée. Dans le périmètre A, les constructions doivent se développer depuis le périmètre de la tour vers l'extérieur. Le processus de réalisation vise à occuper le terrain selon des critères répondant à une logique d'ensemble plutôt qu'à la seule localisation géographique.

Le PQ « Les Cèdres » prend également en compte l'évolution des infrastructures routières existantes et planifiées. En effet, la répartition des charges de trafic et la génération de bruit évoluera en fonction de l'amélioration du réseau. Ces aspects sont traités en détail dans les chapitres 6 « circulation et mobilité » et 7 « bruit » du rapport d'impact sur l'environnement (RIE).

L'accessibilité du quartier est renforcée simultanément à sa réalisation, par la mise en œuvre de nouveaux éléments sur le réseau. Les nuisances générées par l'accès routier aux Cèdres sont par ailleurs atténuées au fur et à mesure de ce processus. Les interventions planifiées sont les suivantes :

de suite	pose d'un revêtement phono-absorbant sur l'avenue de la Gare,
horizon 2013	prolongement de l'avenue de la Concorde,
horizon 2020	ouverture des jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens.

Les droits à bâtir fixés par le règlement correspondent à un IUS de 1,3 calculé sur l'ensemble des parcelles privées comprises dans le périmètre du plan et permettent la réalisation d'une surface de plancher déterminante de 112'112 m². La densification du quartier est coordonnée avec l'avancement des travaux d'infrastructure. La mise en œuvre progressive du quartier « Les Cèdres » doit débuter par les espaces communs constitutifs, soit à partir des bandes d'implantation obligatoires fixées sur le plan. Une fois la matérialisation d'un espace commun entamée, elle doit être, dans la mesure du possible, poursuivie et complétée par les implantations suivantes.

4.1.7 Faisabilité et stratégie foncière

Conformément à l'article 55 LATC, le PQ « Les Cèdres » est accompagné d'une stratégie foncière garantissant sa faisabilité. Cette stratégie est basée sur l'établissement de servitudes et conventions de droit privé. Elle doit assurer en particulier, au-delà du dispositif juridique du plan de quartier :

- la faisabilité du plan en termes fonciers,
- la mise en place des espaces communs (servitudes personnelles en faveur de la Commune de Chavannes-près-Renens, répartition coût, projets),
- l'égalité de traitement des propriétaires (réalisation des droits à bâtir, participation aux infrastructures, équipements et espaces communs).

La stratégie foncière a fait l'objet, parmi d'autres thèmes, d'une consultation des propriétaires au sens de l'art. 71 LATC qui s'est tenue à Chavannes-près-Renens en janvier 2008. En vue de la concrétisation de la démarche foncière, la commune a organisé deux nouvelles rencontres en présence d'experts en droit foncier les 20 avril et le 24 juin 2009.

Les servitudes et conventions nécessaires à la réalisation et au bon fonctionnement du quartier « Les Cèdres » sont formalisées avant l'enquête publique du dossier. Trois éléments majeurs doivent notamment être assurés : la faisabilité des espaces communs et des infrastructures d'accès, l'égalité de traitement des propriétaires et l'expression de la volonté de ces derniers de contribuer à la mise en œuvre du plan. La stratégie proposée vise à éviter le recours à une étude de faisabilité selon l'article 85a LAF, jugée contraignante vis-à-vis d'un engagement rapide des travaux et peu adaptée à la situation.

Les terrains nécessaires à la réalisation des espaces publics, des infrastructures d'accès et de l'aire de dégagement représentent environ 25,6% de la surface totale des biens-fonds sis dans le périmètre du plan, soit 22'140 m². Leur mise à disposition est assurée par des servitudes personnelles en faveur de la Commune de Chavannes-près-Renens, finalisées pour la mise à l'enquête du plan.

La participation des propriétaires fonciers à la réalisation d'infrastructures en dehors du périmètre du plan (jonction autoroutière, carrefours, passerelles) est assurée par une contribution aux frais d'équipement. La Commune de Chavannes-près-Renens applique cet outil dans tous les secteurs de développement de son territoire et dispose d'une pratique en la matière, du fait des démarches déjà entreprises dans des quartiers réalisés (Les Tilleuls) ou en voie de réalisation.

Chaque parcelle initiale génère des droits à bâtir correspondant à sa surface ($1,3 \times \text{surface} = \text{SPd}$). Lorsqu'un bien-fonds se situe à cheval sur une aire constructible et une surface inconstructible, les droits sont reportés à l'intérieur du périmètre. L'ensemble des droits à bâtir, soit 112'112 m², est réparti sur les quatre aires d'évolution des constructions, conformément aux dispositions de l'article 14 du règlement.

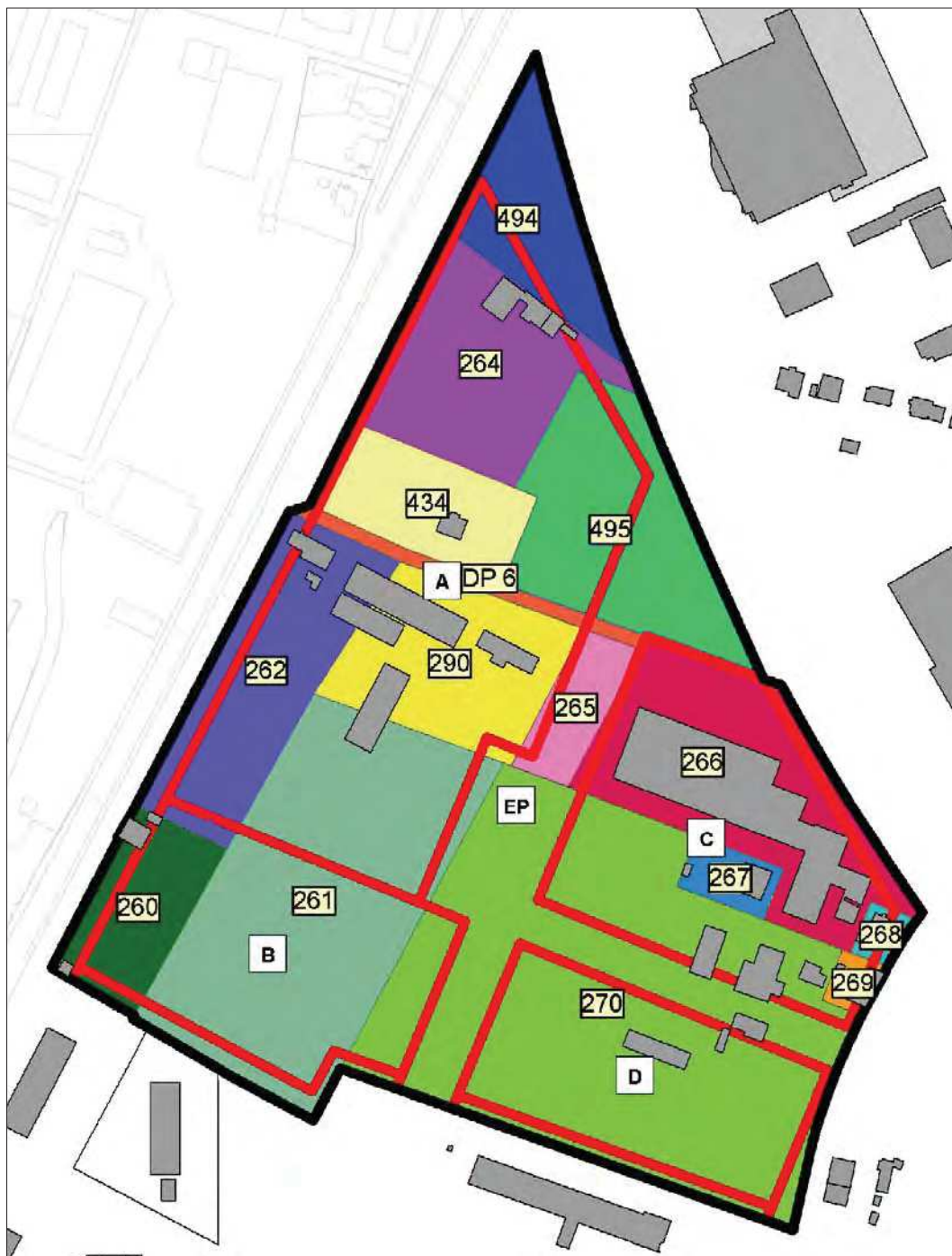
L'égalité de traitement est garantie par la création de quatre entités juridiques représentant les intérêts de l'ensemble des propriétaires de chaque aire d'évolution des constructions (sociétés, copropriétés, etc.). Ces organismes prennent en charge la gestion des aspects fonciers et financiers liés à la réalisation du quartier.

Les planifications supérieures (PDCom, chantier 1 du SDOL, PALM), validées par les différentes instances communales et cantonales, stipulent le tracé du parcours Nord-Sud. La concrétisation de ce cheminement repose, d'une part, sur la mise en œuvre du franchissement de l'autoroute et, d'autre part, sur un passage public à travers le site des Anciennes Serres. Les servitudes et l'accord OFROU relatifs à ce projet sont formalisés avant l'enquête publique du dossier.

Il a été nécessaire d'entreprendre une démarche foncière afin de garantir la faisabilité du plan, notamment sur la question des espaces publics et des périmètres destinés à recevoir les futures constructions.

Une description plus complète de la démarche foncière est explicitée ci-dessous:

Aires constructibles et foncier actuel



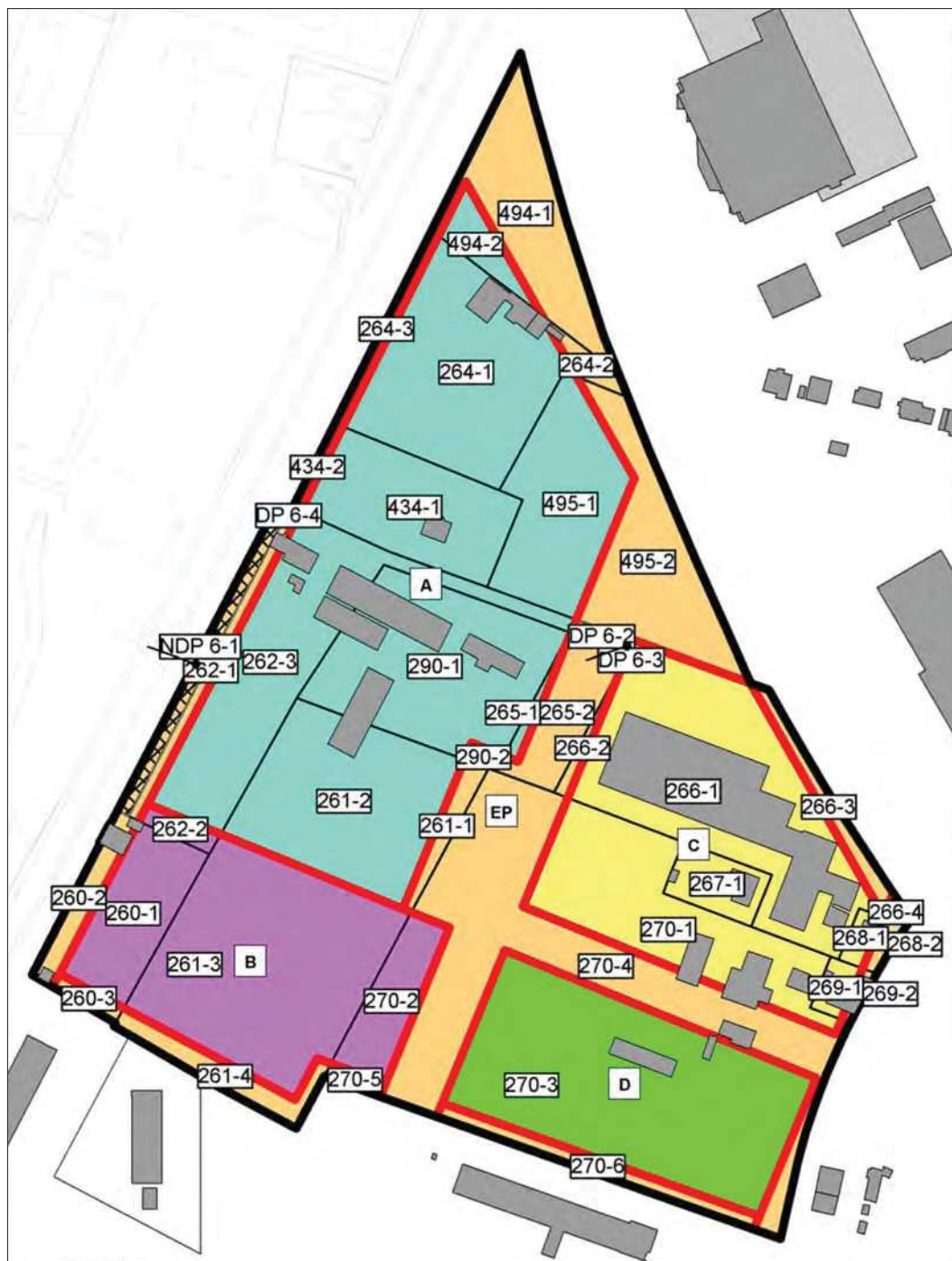
Outre les questions de faisabilité, la procédure se doit de garantir l'égalité de traitement entre les différents propriétaires.

Pour ce faire, il a été proposé aux propriétaires, ou à leurs représentants, lesquels ont accepté, de traiter la démarche foncière par une convention unique, signée devant un notaire par tous les propriétaires, et valant acte authentique.

Le plan définit quatre aires (A-B-C-D) constructibles et une zone, comprise autour et entre les périmètres en question, destinée à recevoir un statut d'espace commun.

Les espaces communs comptabilisent une surface de 22'140 m² sur les 86'240 m² de surface du périmètre et représentent 25.67 % de la surface totale du secteur.

Aires constructibles et espace commun



La démarche foncière consiste à attribuer la part ou les parts de chaque parcelle existante à l'une ou l'autre des 4 aires du plan et à celle des espaces communs. La démarche met en évidence un état actuel (ancien état) et un état futur (nouvel état).

Pour la détermination du nouvel état, le principe suivant a été admis, à savoir: si une parcelle touche une seule aire, elle se retrouvera dans cette aire au nouvel état. Si une parcelle se trouve à cheval sur plusieurs aires, elle sera répartie dans les aires concernées, au prorata de la surface pour chaque aire.

Exemple d'attribution

1 seule aire - ici la parcelle 260 va dans B



Plusieurs aires - ici la parcelle 261 va dans A et B



Une fois l'attribution des parcelles réalisée en fonction des différentes aires, les parts de copropriété, ou parts de société, ou encore d'entité, dont le statut juridique pourra être choisi librement par les propriétaires, sont redistribuées en garantissant une égalité de traitement entre les propriétaires, en termes de droits à bâtir et en termes de participation à la mise à disposition des espaces communs.

Le tableau ci-dessous résume, à titre indicatif, la définition des parts de copropriété pour les différentes aires et l'espace commun.

Attribution finale des parts de propriété en unité terrain - UT

P	SDNE	UCOP-SPA			UCOP-SPB			UCOP-SPC			UCOP-SPD			UCOP-EP			SCADAE
		SPA	/	29393	SPB	/	11455	SPC	/	14057	SPD	/	9195	SEPNE	/	22140	
260	2428	-	/	29393	2'428	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	838	/	22140	3'266
261	10437	4'280	/	29393	6'157	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	3'605	/	22140	14'042
262	4734	4'493	/	29393	238	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	1'635	/	22140	6'366
264	4640	4'640	/	29393	-	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	1'603	/	22140	6'243
265	1243	1'243	/	29393	-	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	429	/	22140	1'672
266	6500	-	/	29393	-	/	11455	6'500	/	14057	-	/	9195	2'245	/	22140	8'745
267	671.9	-	/	29393	-	/	11455	672	/	14057	-	/	9195	232	/	22140	904
268	321.8	-	/	29393	-	/	11455	322	/	14057	-	/	9195	111	/	22140	433
269	325.6	-	/	29393	-	/	11455	326	/	14057	-	/	9195	112	/	22140	438
270	18062	-	/	29393	2'633	/	11455	6'238	/	14057	9'195	/	9195	6'239	/	22140	24'305
290	4104	4'104	/	29393	-	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	1'418	/	22140	5'522
434	2572	2'572	/	29393	-	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	889	/	22140	3'461
494	2827	2'827	/	29393	-	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	977	/	22140	3'804
495	5233	5'233	/	29393	-	/	11455	-	/	14057	-	/	9195	1'807	/	22140	7'040
TOT	64100	29393			11455			14057			9195			22140			86'240

Enfin, et pour garantir les droits à bâtir et l'égalité de traitement, le critère de la surface de terrain déterminante (STd) est mis en relation avec la surface de plancher déterminante (SPd) afin de déterminer la part constructible de chaque parcelle comprise dans les aires.

Soit à titre d'exemple

Récapitulation générale

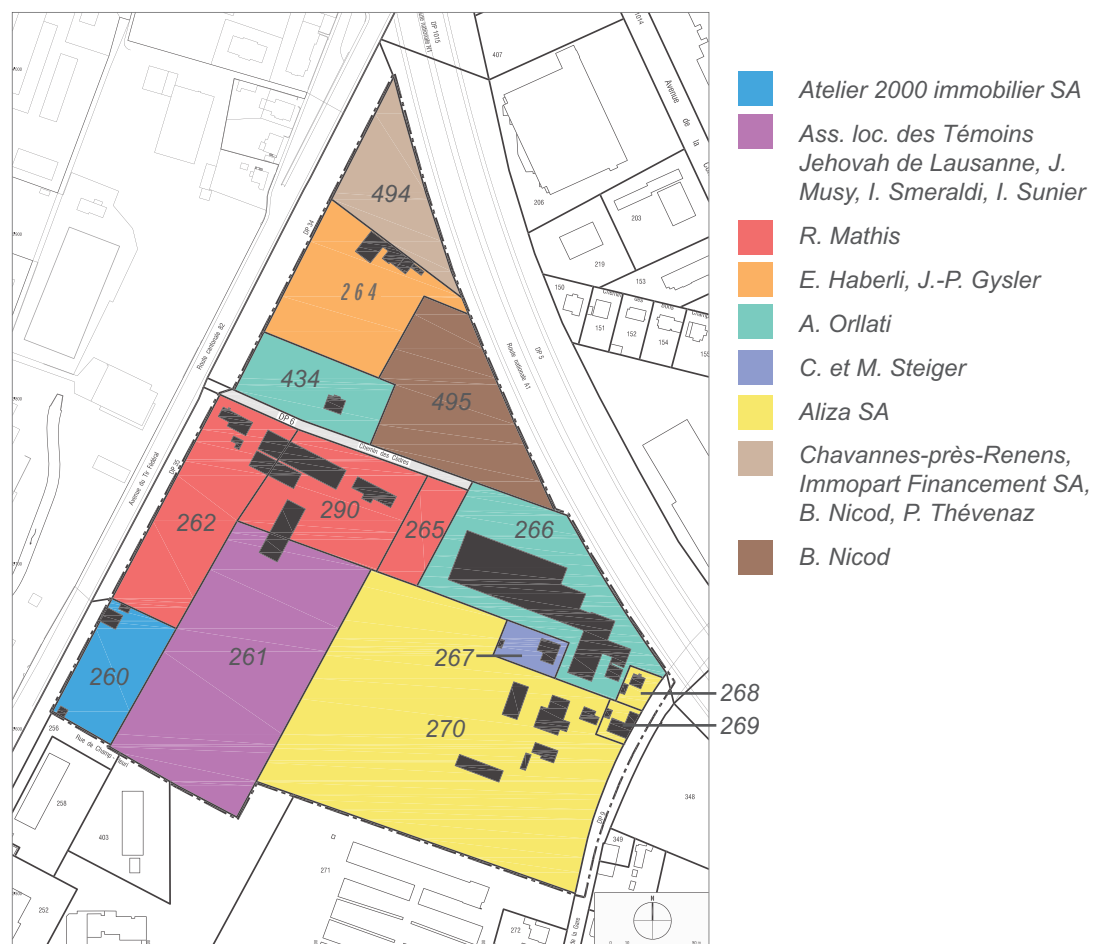
			P	UCOP-SPA	spdPA
Secteurs	STd [m2]	SPd [m2]	Parcelles	Part de copropriétés	SPd [m2]
SPA	29'393	51'409	261	4280 / 29'393	7'486
			262	4493 / 29'393	7'858
			264	4640 / 29'393	8'116
			265	1243 / 29'393	2'174
			290	4104 / 29'393	7'179
			434	2572 / 29'393	4'499
			494	2827 / 29'393	4'945
			495	5233 / 29'393	9'152
Totaux	29'393	51'409		29'393	51'409
			P	UCOP-SPB	spdPB
Secteurs	STd [m2]	SPd [m2]	Parcelles	Part de copropriétés	SPd [m2]
SPB	11'455	20'036	260	2'428 / 11'455	4'246
			261	6'157 / 11'455	10'769
			262	238 / 11'455	416
			270	2'633 / 11'455	4'605
Totaux	11'455	20'036		11'455	20'036
			P	UCOP-SPC	spcPC
Secteurs	STd [m2]	SPd [m2]	Parcelles	Part de copropriétés	SPd [m2]
SPC	14'057	24'586	266	6'500 / 14'057	11'369
			267	672 / 14'057	1'175
			268	322 / 14'057	563
			269	326 / 14'057	569
			270	6'238 / 14'057	10'910
Totaux	14'057	24'586		14'057	24'586
			P	UCOP-SPD	spdPD
Secteurs	STd [m2]	SPd [m2]	Parcelles	Part de copropriétés	SPd [m2]
SPD	9'195	16'081	270	9'195 / 9'195	16'081
Totaux	9'195	16'081		9'195	16'081
			P	UCOP-EP	SPBEP
Secteurs	STd [m2]	SPd [m2]	Parcelles	Part de copropriétés	SPd [m2]
SDNE-CON	22'140	-	260	838 / 22'140	-
			261	3'605 / 22'140	-
			262	1'635 / 22'140	-
			264	1'603 / 22'140	-
			265	429 / 22'140	-
			266	2'245 / 22'140	-
			267	232 / 22'140	-
			268	111 / 22'140	-
			269	112 / 22'140	-
			270	6'239 / 22'140	-
			290	1'418 / 22'140	-
			434	889 / 22'140	-
			494	977 / 22'140	-
			495	1'807 / 22'140	-
Totaux	22'140	-		22'140	-

La démarche foncière permet ainsi d'éviter une procédure de remaniement parcellaire selon la Loi sur les améliorations foncière tout en respectant les principes d'égalité de traitement entre propriétaires et la faisabilité du plan.

4.1.8 Etat foncier (état Register foncier au 25 juillet 2011)

n° parcelle	propriétaire	surface
260	Atelier 2000 immobilier SA	3'266 m2
261	Association locale des Témoins de Jehovah de Lausanne, Musy Juliette, Smeraldi Ido, Sunier Isabelle	14'042 m2
262	Mathis Roger	6'369 m2
264	Häberli Eliane, Gysler Jean-Pierre	6'243 m2
265	Mathis Roger	1'672 m2
266	Orlati Avni	8'745 m2
267	Steiger Christiane et Marcel	904 m2
268	Aliza SA	433 m2
269	Aliza SA	438 m2
270	Aliza SA	24'301 m2
290	Mathis Roger	5'522 m2
434	Orlati Avni	3'461 m2
494	Chavannes-près-Renens, Immoart Financement SA, Nicod Bernard, Thévenaz Philippe	3'804 m2
495	Nicod Bernard	7'040 m2
total		86'240 m2
de DP6		937 m2

Plan cadastral



sans échelle

4.2 Espaces communs

4.2.1 Généralités

La Commune de Chavannes-près-Renens organise, assure et coordonne la conception et la mise en oeuvre des espaces communs. Elle choisira la démarche de planification et les modalités de réalisation les plus adéquates par rapport à l'objectif qui consiste à établir rapidement le tracé fondateur du quartier.

Le quartier « Les Cèdres » est structuré autour d'un ensemble d'espaces communs fixés sur le plan et qui devront faire l'objet d'une conception globale. Tout en constituant un réseau continu et unitaire, ces vides urbains se distinguent par leurs dimensions et leurs aménagements en fonction de l'usage principal qui leur est attribué (accès, circulation, mobilité douce, rassemblement, repère spatial, etc.). Ils constituent l'ossature qui assure l'homogénéité du quartier, bien qu'une grande liberté architecturale soit offerte par le PQ.

La rue principale d'accès sera aménagée en zone à trafic modéré. Dans le solde des espaces communs, la priorité est accordée aux déplacements non motorisés par la création d'une zone de rencontre.

Les caractéristiques des différents espaces communs majeurs du quartier sont exposées ci-après.

4.2.2 La rue principale d'accès

Comme l'indique son nom, cette rue constitue l'accès principal au quartier et l'unique entrée pour les véhicules motorisés. Cet espace regroupe des aires de stationnement de courte durée en plein air, des places de parc pour les deux-roues et les dispositifs d'accès aux principaux équipements de stationnement souterrain. Les rampes d'accès et places de parc ne doivent en aucun cas réduire la qualité de l'espace commun ou porter atteinte à son fonctionnement.

La rue se prolonge jusqu'aux façades principales des constructions adjacentes et le traitement des surfaces souligne la continuité de l'espace. Il s'agit d'éviter notamment la fragmentation de l'espace et le marquage d'un seuil entre les espaces communs et le domaine privé au sein de la rue.

Des arbres d'alignement complètent l'aménagement de l'espace commun et participent à l'évocation du caractère de boulevard, en dépit de l'échelle relativement modeste de cette rue.

Avenue de France, Paris



AIRES D'ÉVOLUTION DES ESPACES COMMUNS

- RUE PRINCIPALE D'ACCÈS
- PLACE
- MAIL
- ESPLANE

1:2500

0 5 10 20 m

202 407 206 203 219 150 153 151 152 154 155 156 348 349 429 350 352 272 273 271 403 258 257 256 260 261 262 290 265 266 267 268 269 270 434 264 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000

4.2.3 La place

Parmi tous les espaces communs, la place est le point de convergence des réseaux de déplacements et représente le principal repère urbain du quartier. En dehors de l'intersection avec l'aménagement végétal du mail, elle est caractérisée par un aspect minéral prépondérant et par un aménagement des surfaces continu et unitaire. La fragmentation de la place par des seuils, des barrières ou des édicules est à éviter.

Les constructions qui délimitent la place ont un effet sur son degré d'urbanité. Une qualité architecturale de haut niveau, la grande diversité des fonctions ainsi que la présence de services et d'équipements publics au rez-de-chaussée sont autant d'éléments susceptibles d'influencer positivement l'expression de la place.

La plantation d'arbres d'avenue pourrait par ailleurs participer à caractériser l'espace et à l'ombrager pendant la période estivale.

Oerliker-Park, Zürich, 1996-2001



Katharina-Sulzer-Platz, Winterthur, 1995-2004



Max-Bill-Platz, Zürich



4.2.4 Le mail

Cet espace fait partie intégrante du parcours Nord-Sud préconisé par le plan directeur communal et confirmé par le PALM comme élément structurant pour la mobilité douce de l'Ouest lausannois. Traversant le quartier depuis le franchissement de l'autoroute en direction de la route de la Maladière, il est prioritairement destiné aux déplacements non motorisés. Les voies de circulation pour les cycles et les véhicules sont localisées de façon à limiter les perturbations pour les piétons, à priori, le long du front bâti dans la partie Est du mail.

Le mail est accompagné d'un aménagement paysager longitudinal, sorte de « square linéaire », dans lequel est intégré un parcours d'eau. Le traitement de cet espace doit s'inspirer des objectifs et propositions émises dans le cadre du SDOL (rapport final chantier 1, chap. 2.2). En évoquant l'ancienne présence de pépiniéristes sur le site, la plantation temporaire d'arbres à croissance rapide sur le mail pourrait contribuer à structurer cet espace dans la phase initiale du développement urbain du quartier « Les Cèdres ».

Le franchissement de l'autoroute A1 au Nord du périmètre du PQ est indispensable à la réalisation du parcours Nord-Sud qui relie, à terme, la gare de Renens au lac en passant par le campus des Hautes Ecoles. Le type et l'emplacement définitif de ce franchissement doivent faire l'objet d'un projet spécifique et circonstancié qui tiendra compte du PQ «Les Cèdres» et de l'étude en cours sur le secteur « Concorde ». Le franchissement doit assurer la continuité du parcours Nord-Sud. Il doit être interprété comme un passage du paysage sur l'autoroute plutôt que comme une passerelle ou un pont. Sa large dimension et son aménagement doivent prolonger le mail.

Une étude de faisabilité de ce franchissement a été réalisée par le bureau d'architectes Richter et Dahl Rocha, en collaboration avec le bureau d'ingénieurs conseils BOSS et associés et le bureau d'urbanisme GEA. Le projet a été présenté à l'OFROU qui l'a préavisé favorablement. Le préavis de l'OFROU est annexé au présent rapport.



Modélisations du franchissement, Richter et Dahl Rocha architectes SA

4.2.5 L'esplanade

Elle est l'un des accès préférentiels au quartier et constitue son interface avec le métro lausannois m1. L'espace peut être structuré par séquences, en relation avec le bâti constituant la façade Ouest du nouveau quartier et sa vitrine sur l'avenue du Tir-Fédéral. L'accès des véhicules n'y est autorisé que ponctuellement, afin d'assurer le bon fonctionnement des déplacements au sein du quartier, ou occasionnellement, pour les véhicules de service. L'aménagement doit être régi par un schéma d'ensemble et ne doit pas compromettre la destination première de l'esplanade.

Les parties de l'espace en relation directe avec l'arrêt du m1 ou la tour présentent un caractère de place publique et sont réservés aux déplacements en modes doux. En revanche, les portions qui se trouvent dans le prolongement des parcours Est-Ouest intègrent les équipements nécessaires à la fonction d'interface de l'esplanade, tels qu'abris vélos, station de taxis, stationnement pour des voitures en car-sharing, etc. Le traitement de cet espace doit refléter son caractère de lieu de passage et offrir les meilleures conditions de confort et de sécurité pour les piétons.

L'aménagement de l'esplanade peut être complété par un mobilier urbain unitaire, adapté à l'usage et agrémenté par la plantation d'arbres d'avenue à proximité du front bâti.

L'emplacement de l'arrêt « Crochy » du m1 devrait être déplacé vers le Sud, au droit de la place, afin d'assurer sa concordance avec l'espace commun majeur du quartier et la tour. Le déplacement de l'arrêt Crochy du m1 devra faire l'objet d'une étude poussée prenant en compte l'effet sur l'horaire et la stabilité de celui-ci. Néanmoins, les TL émettent une réserve concernant l'éventuel déplacement de l'arrêt précité. En effet, ceux-ci expliquent dans leur préavis du 3 mai 2010: «Le m1 est le seul chemin de fer au monde à avoir une fréquence de 5 min sur une ligne en simple voie. Les points de croisement, dont Crochy, sont les seules possibilités pour les trains de se croiser. Leur emplacement est primordial dans la constitution de l'horaire. En l'état, nous ne pouvons nous prononcer sur la faisabilité de ce déplacement.» Le déplacement éventuel de la station Crochy sera évalué par la suite au vu des opportunités et des contraintes telles qu'elles apparaîtront dans les différentes études d'exploitation puis de réalisation (cf. annexe 8.2).

L'aménagement de cette partie de l'esplanade pourrait évoquer la présence de la place à l'intérieur du tissu urbain (rappels formels ou paysagers).

Un cheminement pour piétons et cycles relie les deux pièces majeures du système des espaces communs. Ce tracé s'inscrit dans le réseau d'agglomération de mobilité douce fixé par le PALM (cartes « réseaux pour les piétons » et « réseaux pour les vélos ») et s'intègre, en conséquence, dans le chantier 5 du SDOL.

Esplanade Grande Bibliothèque, Paris



Modélisation 3D, illustration esplanade



4.3 Eclairage et mobilier urbain

La mise en scène nocturne de l'espace urbain à travers un éclairage adéquat influence de manière significative la perception du quartier et la sensation de sécurité des usagers. La mise en lumière des rues et des places doit faire l'objet d'un concept global issu d'une réflexion sur l'ensemble du quartier « Les Cèdres » et son environnement proche (avenue de la Gare, passage m1, parcours Nord-Sud, etc.). Il s'agit de tendre vers une grande unité (approche, choix de luminaires) tout en offrant des ambiances distinctes selon la vocation des espaces. Les coloris des éclairages pourraient souligner la spécificité de la place et du mail, en particulier leur centralité, par rapport aux autres vides urbains (par exemple : teintes plus chaudes sur la place et à ses abords ; teintes plus froides dans les espaces périphériques).

La planification de l'éclairage urbain doit tenir compte des « recommandations pour la prévention des émissions lumineuses » publiées par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) à Berne en 2005. Les émissions lumineuses doivent être réduites au minimum indispensable. Ainsi, le nombre et l'intensité des sources lumineuses peuvent être réduits en faveur du choix précis de leurs emplacements tenant compte des besoins réels d'éclairage. Les lampes orientées vers le haut (éclairage de bâtiments, d'objets, etc.) sont à éviter.

En ce qui concerne le mobilier urbain (bancs, abris, poubelles, dispositifs pour stationnement vélos, etc.), la Commune de Chavannes-près-Renens assure la coordination et la mise en œuvre des différents projets d'aménagement au sein du quartier.

Espaces publics au Spreebogen, Berlin, 2002



4.4 Architecture du paysage

4.4.1 Fondements du concept paysager

Les aménagements paysagers concourent à la valorisation du quartier et soulignent son identité. Ils participent à l'harmonisation des espaces communs (aménagements extérieurs) et à la mise en cohérence de l'ensemble. Les fondements du concept paysager peuvent se résumer comme suit :

- Mettre en œuvre un aménagement paysager à caractère sobre, unitaire et de qualité avec des matériaux courants, demandant relativement peu d'entretien.
- Conjuguer les considérations esthétiques (formelles) et les mesures favorables à la biodiversité.
- Choisir des essences arborescentes et arbustives en fonction d'une vision d'ensemble des aménagements paysagers. Elles doivent assurer, le printemps (floraison) et l'automne venus (coloration du feuillage), une harmonie des teintes qui souligne le caractère singulier du quartier.

L'architecture du paysage contribue à la différenciation et à la caractérisation des espaces communs, décrits au chapitre 4.2 ci-dessus. Elle doit également participer à harmoniser l'ensemble des espaces extérieurs du quartier par les choix concernant les aménagements extérieurs.

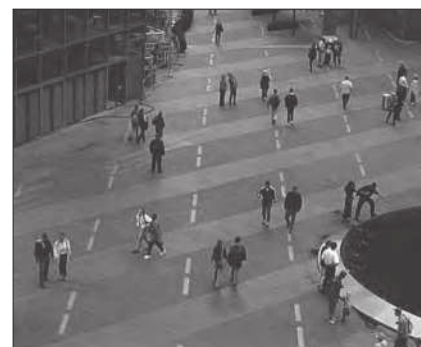
4.4.2 Espaces communs

La rue principale d'accès, point de départ du réseau des espaces communs, se distingue des autres vides urbains par son organisation et son caractère fortement minéral, répondant à la présence accrue de véhicules motorisés. L'aménagement paysager y est limité à des arbres d'avenue sur tige (p. ex. *Celtis*) placés dans des fosses de plantation recouvertes (volume nécessaire env. 6 à 9 m³). L'essence arborescente employée ne devrait pas se répéter dans d'autres espaces communs, pour souligner le caractère exceptionnel de la rue principale. Le long de la rue, les plantations ont aussi une fonction de « pare-soleil » et tiennent par conséquent compte de son orientation et de son ensoleillement. Pour les revêtements, la priorité est donnée aux matières minérales. Un traitement graphique des surfaces (trame, joints d'asphalte, bandes de béton, etc.) peut participer à l'articulation de la rue principale et du mail.

Projet d'espace urbain, France



Centre Sony, Berlin, P. Walker, 1992



Le mail et la place centrale constituent l'axe majeur du quartier, traversé par le parcours Nord-Sud qui structure la mobilité douce à l'échelle de l'Ouest lausannois. Cet espace commun principal est défini comme square par le rapport du chantier 1 du SDOL (chapitre 2.2.1, croquis J.-J. Borgeaud). Il peut être assimilé à cette notion par sa fonction, plus que par son gabarit. En effet, l'élément végétal au sein d'un vide urbain constitue une sorte de square longitudinal.

Le mail est marqué par la présence d'un ruban végétal qui se développe sur toute sa longueur et contient un parcours d'eau et un cheminement piéton. Il est planté d'arbres tiges indigènes (érables champêtres, etc.) et peut être ponctué de bandes de végétation rudérale ou de prairie fleurie. Par rapport aux espaces urbains voisins, l'élément paysager du mail devrait présenter une géométrie plus libre et un aspect plus organique, légèrement champêtre.

LFU, Augsburg, Vallentien, 1999



Jardin, Keiserslautern, 2001



Neckar, Allemagne, 1998



Le parcours Nord-Sud se dilate et prend une forme plus urbaine au niveau de la place. Le ruban végétal y est ponctuellement interrompu pour laisser place à des passages carrossables, des bassins ou des jeux d'eau dont la mise en lumière pourrait transfigurer l'aspect de la place au fil des heures. La place peut être plantée d'arbres d'avenue dont les branches basses de la couronne sont taillées de façon à former un port élané élégant. D'origine indigène (érable plane, sycomore, etc.) ou à caractère plutôt ornemental (*Paulownia*, *Acer saccharinum*, etc.) les essences arborescentes sont sélectionnés en fonction de leurs traits caractéristiques tels que la floraison abondante ou décorative, la couleur automnale ou la forme. Pour renforcer l'unité et la cohérence de l'aménagement, le choix pourrait porter sur des cultivars ornementaux (variété spécifique) de la même essence arborescente que celle plantée dans le mail.

La continuité de l'arborisation du mail, dans sa traversée de la place, permet de ramener cette dernière à l'échelle de l'usager vis-à-vis des constructions alentours et en particulier de la tour. Le revêtement de la place est de préférence minéral et peut éventuellement être enrichi d'un traitement graphique (trame, motif, etc.) qui se répète localement sur l'esplanade afin de souligner la corrélation spatiale entre les deux places.

Place Saitama, Japon, P. Walker, 1994



Place avec traitement géométrique



Lurie Garden, Chicago, Gustafson, 1997



Westergasfabriek, Amsterdam, Gustafson, 1997



L'esplanade, interface du quartier avec le m1, peut être plantée d'un certain nombre d'arbres, de préférence le long du front bâti, de manière à prodiguer un ombrage diurne et des jeux de lumière nocturnes, entre leurs silhouettes et la façade. Les arbres peuvent aussi refléter la place vers l'extérieur (essences similaires, forme, floraison, etc.). Basés sur un concept global, les aménagements paysagers sur l'esplanade participent au langage signalétique visant à orienter et à distribuer les usagers qui rejoignent le quartier depuis la station du métro.

4.4.3 Aménagements extérieurs collectifs

Le caractère clairement urbain recherché par la planification implique un traitement précis des espaces extérieurs associés aux nouvelles constructions. Ils doivent être les plus perméables possible pour les piétons. Le prolongement des logements du rez-de-chaussée par l'appropriation privative des surfaces contiguës aux immeubles ainsi que le fractionnement des espaces verts par des barrières, murs, seuils ou haies doivent absolument être évités. Il s'agit de projeter les aménagements extérieurs en tenant compte des entités spatiales significatives, au-delà des limites de propriété.

Afin d'offrir des aménagements extérieurs avec une valeur d'usage optimale, des lieux à vocation spécifique peuvent être identifiés, notamment des terrains de jeux (sports), des jardins potagers, des places de pique-nique, etc. Ces espaces semi-collectifs sont agrémentés d'une arborisation et de mobilier urbain en adéquation avec leur usage.

Les arbres et arbustes nouvellement plantés sont à choisir parmi les essences feuillues indigènes, adaptées à la station et, de manière générale, les aménagements extérieurs doivent contribuer à renforcer la valeur écologique du site « Les Cèdres ». Pour les aménagements herbacés qui sont destinés à l'agrément visuel, les prairies extensives devraient être prépondérantes.

Aménagement paysager avec rez-de-chaussée surélevé, France



Building, Tokyo, T. Ito



Les aspects relatifs à la circulation, à la mobilité et au stationnement sont traités de manière détaillée dans le chapitre 6 du rapport d'impact sur l'environnement qui accompagne le présent PQ et font l'objet du titre 3 « principes d'accès et de déplacements » du règlement. Un schéma avec les principes d'accès et de déplacement du quartier figure ci-dessous. A ce sujet, les TL soulignent dans leur préavis du 3 mai 2010: « L'accès des véhicules au périmètre du PQ « Les Cèdres » ne doit pas gêner la progression des bus sur l'avenue de la Gare (tourner à gauche dans le périmètre du PQ depuis l'avenue de la Gare). »

PRINCIPES D'ACCES ET DE DEPLACEMENT (SPAD)

- ACCES PRINCIPAL AU QUARTIER
- INTERFACE AVEC LE M1
- LIAISONS PRINCIPALES DE MOBILITE DOUCE
- LIAISONS PIETONNES LOCALES
- LIAISONS PIETONNES INTERNES

Map details: The map shows a large complex of buildings with various internal and external pedestrian connections highlighted in red and yellow. Streets shown include Avenue de la République, Avenue de la Concorde, and Avenue de la Liberté. A scale bar and north arrow are in the top right corner.

4.5.1 Transports collectifs

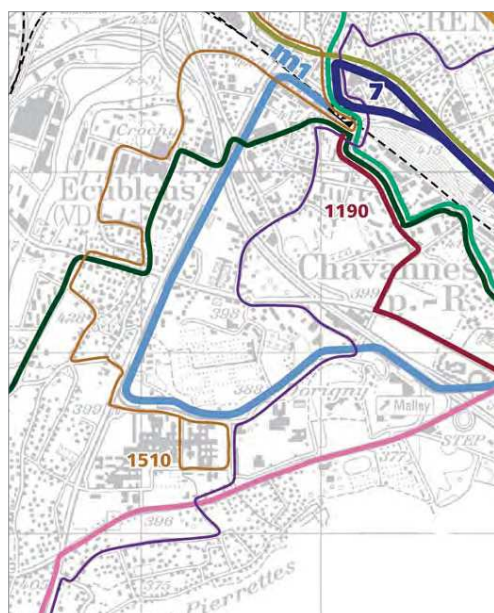
Le quartier est desservi par le m1, dont l'arrêt « Crochy » se trouve en marge du périmètre du plan, ainsi que par la ligne 30 de bus TL (Bourdonnette – Prilly Eglise) avec les arrêts « Chavannes-Plaine » et « Concorde » à proximité.

Dans le cadre du SDOL, un projet pour le réseau TC à l'horizon de 2014 a été étudié et validé par le GROFIL en juin 2007 (variante préférentielle des communes). Ce projet prévoit une amélioration significative de la desserte en bus de l'Ouest lausannois. Le quartier des Cèdres bénéficiera notamment de la création d'une nouvelle ligne de bus (no. 1520) avec une fréquence d'environ 20', reliant St-Sulpice à Prilly en passant par l'EPFL, l'avenue de la Gare et Renens CFF.

La gare de Renens se trouve à proximité du quartier des Cèdres, soit à une distance d'environ 800 m. Elle sera aisément accessible à pied ou à vélo dès la mise en service du parcours Nord-Sud et du franchissement de l'autoroute en particulier.

SDOL ch. 6, réseau TC 2014, validé juin 2007

Réseau routier, av. Gare-Concorde-jonction



sans échelle



4.5.2 Réseau routier

La carte ci-après montre les trois principaux éléments ayant une influence sur la situation de desserte du quartier « Les Cèdres », notamment l'avenue de la Gare, l'avenue de la Concorde et la future jonction autoroutière de Chavannes-près-Renens. Les éléments de détail relatifs à la desserte du site et le lien entre l'évolution du réseau et le phasage des réalisations, sont présentés au chapitre 6 du RIE.

L'amélioration de l'infrastructure routière est prévue selon trois étapes majeures :

- | | |
|-----------|--|
| E0 (2010) | Réseau actuel et pose d'un revêtement phono-absorbant sur l'avenue de la Gare. |
| E1 (2013) | Avenue de la Concorde prolongée jusqu'à la route de la Maladière. Ce tracé existe physiquement. Il sera reconverti par une simple intervention sur le marquage routier et la signalétique. |
| E2 (2020) | Jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens réalisées. |



4.5.3 Accès et déplacements internes

Le concept des déplacements du PQ « Les Cèdres » s'appuie directement sur les « réseaux de la mobilité douce pour l'Ouest lausannois » fixés dans le cadre du PALM (cartes) et intégrés, en conséquence, dans le chantier 5 du SDOL. Les éléments constitutifs du réseau des déplacements du quartier sont :

- l'accès principal au quartier (véhicules motorisés, livraisons, etc.),
- l'interface avec le m1 (usagers TL, piétons),
- les liaisons principales (parcours piétons et cycles de l'Ouest lausannois fixés par le PALM),
- les liaisons locales (connexions piétonnes avec les quartiers voisins),
- les liaisons internes (perméabilité piétonne du tissu urbain).

Suite au refus par l'OFT d'un accès véhicules en dénivelé depuis l'avenue du Tir-Fédéral, le PQ « Les Cèdres » est organisé en « cul-de-sac », autour d'un seul accès routier depuis l'avenue de la Gare. Cette situation présente l'avantage de limiter les nuisances des circulations internes aux seuls mouvements de desserte.

Le projet prévoit un axe de mobilité douce à travers les voies du m1, les TL indiquent à ce sujet dans leur préavis du 3 mai 2010: « Il provoquera inévitablement une augmentation massive des franchissements. Dans ce cadre, il semble opportun d'étudier un franchissement dénivelé de nos voies et la suppression du passage à niveau. L'OFT mentionne d'ailleurs, dans sa prise de position du 16 décembre 2004, que toute aggravation des conditions d'utilisation d'un passage à niveau existant (quel que soit le type de trafic) devient, de fait, un nouveau croisement, qui doit être réalisé en passage dénivelé. » Il conviendra de bien prendre en compte ces remarques des TL.

Le parcours Nord-Sud et le cheminement vers l'Ouest (Ecublens) constituent les liaisons structurantes et les éléments majeurs du réseau des déplacements. Leur mise en œuvre doit être coordonnée avec l'aménagement des espaces publics des quartiers voisins, faisant actuellement l'objet de planifications, en particulier l'étude du secteur Concorde au Nord de l'autoroute, « Les Oches » à l'Est de l'avenue de la Gare et l'étude du site des « Anciennes Serres » au Sud. Le développement des secteurs adjacents sur la Commune d'Ecublens doit aussi être pris en compte.

Un espace public continu doit être créé en direction de la gare de Renens, par-dessus l'autoroute et au travers de l'avenue de la Concorde, pour rejoindre la rue Centrale. La liaison Est-Ouest articule le parcours Nord-Sud avec le réseau de mobilité douce d'Ecublens.

Principes d'accès et de stationnement - illustration à titre indicatif



4.5.4 Stationnement

Conformément au SDOL, le stationnement au sein du PQ sera dimensionné sur la base de la norme VSS 640.281 en tenant compte du niveau de desserte du site en transports collectifs (TC) et de son accessibilité en modes doux. Comme exposé ci-dessus, le périmètre du PQ « Les Cèdres » bénéficie d'une excellente situation de desserte et correspond à une localisation du type A, caractérisée par une part de mobilité douce à terme supérieure à 50%.

Le concept de stationnement du PQ vise par conséquent à réduire l'offre en places pour les voitures afin d'encourager le report modal en faveur des modes doux et des TC. Ainsi, 860 à 1'040 places de stationnement sont prévues pour l'ensemble du quartier, compte tenu des besoins réduits. Le détail du calcul figure dans le chapitre 6.5 du RIE.

La distribution du stationnement sur le site se fait en fonction de sa vocation. Les voitures des habitants et des employés ainsi que les véhicules de service doivent être stationnés dans des parkings desservis principalement depuis la rue d'accès. Les places destinées aux visiteurs et aux clients ainsi que les places publiques sont en revanche aménagées en surface. Les aires de stationnement en plein air sont ainsi réservées au parcage de relativement courte durée.

Le stationnement en plein air doit s'intégrer de façon cohérente dans les espaces communs ou dans les aménagements extérieurs et présenter un aspect soigné. Il est agrémenté, dans la mesure du possible, d'aménagements paysagers tels que plantations, pergolas, rideaux verts, etc. Lorsque leur emplacement et leur usage le permet, les places de stationnement sont munies d'un revêtement perméable (gravier stabilisé, dalles non-jointives, etc.).

Pour les deux-roues, des aires et abris de stationnement aisément accessibles et sûrs doivent être répartis dans l'ensemble du quartier au sein des espaces communs et à proximité des immeubles, des services ou des équipements. A l'instar des parkings pour voitures, le stationnement deux-roues doit répondre aux exigences de qualité et d'intégration.

Centre Sony, Berlin, P. Walker, 1992



5.1 Nécessité de légaliser en zone à bâtir (art. 15 LAT)

L'ensemble des terrains dans l'emprise du PQ « Les Cèdres » se trouve en zone à bâtir, hormis le domaine public du chemin des Cèdres (DP 6). Leur affectation actuelle se divise en une zone urbaine à développer par plans spéciaux (parcelles 260, 261, 262 265, 270, 290 et DP 35), une zone industrielle à développer par plans spéciaux (parcelles 434, 495 et DP 34) et une zone industrielle (parcelles 266, 267 et 268).

Le site constitue une poche résiduelle au sein du milieu urbain aux alentours largement bâti. Il présente une bonne disponibilité et ne fait pas l'objet de contraintes particulières. Le périmètre du PQ « Les Cèdres » fait partie d'un site stratégique du PALM ainsi que d'un pôle cantonal de développement économique (PPDE). Son accessibilité par différents modes de déplacements est excellente et s'améliorera d'avantage d'ici l'an 2020, notamment par le prolongement de la route de la Concorde et la réalisation de deux nouvelles jonctions autoroutières respectivement à Ecublens et à Chavannes. La nouvelle affectation augmente par ailleurs sensiblement l'utilisation du sol par rapport à la réglementation communale en vigueur qui limite le coefficient de la zone urbaine à 0,8 et exclut la mixité des fonctions. La mise en œuvre de la planification est assurée par une stratégie foncière qui repose sur l'établissement de servitudes et de conventions privées.

Par conséquent, les exigences de l'article 15 LAT sont amplement satisfaites.

5.2 Equipement du terrain (art. 19 LAT)

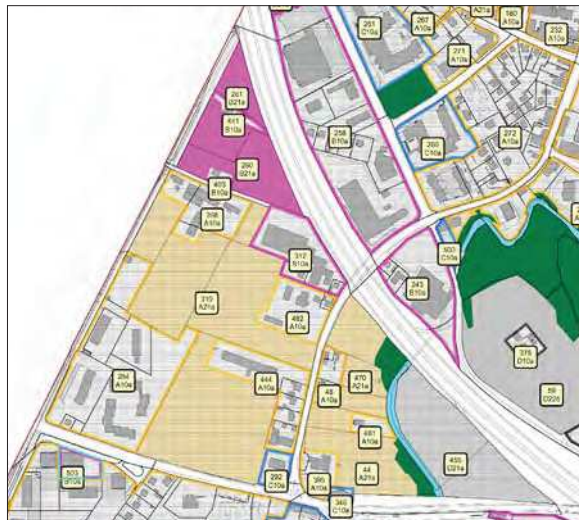
Comme le montre l'Aperçu de l'état de l'équipement (AEE) de la Commune de Chavannes-près-Renens, le terrain faisant l'objet du PQ « Les Cèdres » est entièrement équipé et ses parties non bâties sont disponibles à la construction de suite.

Extrait de l'Aperçu de l'état de l'équipement

 Zones d'habitation et mixtes propres à la construction de suite

 Zones artisanales et/ou industrielles propres à la construction de suite

sans échelle



La planification engendre toutefois des besoins en équipements supplémentaires, dus à l'augmentation de la densité et au changement d'affectation. Le projet urbain est accompagné de la création de voies d'accès internes, et d'armatures spatiales. Les réseaux d'alimentation en eau et en énergie ainsi que les canalisations pour l'évacuation des eaux usées sont à adapter à la nouvelle destination du site. Ces équipements complémentaires à l'intérieur du périmètre du PQ « Les Cèdres » doivent être planifiés, coordonnés et réalisés sous l'égide de la collectivité publique chavannoise dès l'entrée en vigueur du plan de quartier. La participation financière des propriétaires est réglée dans le cadre des conventions foncières.

Ainsi, le présent plan de quartier répond à l'article 19 LAT.

6.1 Protection de l'environnement

6.1.1 Etude d'impact sur l'environnement

La planification du quartier « Les Cèdres » est soumise à une étude d'impact sur l'environnement en raison des besoins en places de stationnement générés. En effet, compte tenu des paramètres déterminants, les besoins (réduits) sont estimés à entre 860 et 1'040 places. Outre les aspects liés au stationnement et aux déplacements, le RIE touche l'ensemble des enjeux ayant trait au développement durable et à la protection de l'environnement, notamment le bruit, l'énergie, la pollution de l'air, les rayonnements non ionisants, les sites pollués, les eaux, les milieux naturels et les déchets.

Par conséquent, la conformité du projet avec les buts de la Loi sur l'aménagement du territoire qui visent à protéger les bases naturelles de la vie (art. 1, a) et à garantir le maintien des sources d'approvisionnement (art. 1, d) est démontrée dans le cadre du RIE.

6.1.2 Gestion des eaux

Différentes mesures limitant le rejet d'eaux claires suite à l'imperméabilisation du sol sont prévues par le PQ. Il s'agit essentiellement de mesures de rétention, compte tenu de la faible capacité d'infiltration du site (à confirmer par le PGEE).

Le plan prévoit un parcours d'eau intégré dans l'élément paysager du mail faisant office de bassin de rétention, des toitures plates végétalisées et des revêtements perméables largement répandus pour les aménagements extérieurs. Une partie des eaux de pluie doit par ailleurs être utilisée comme eau sanitaire (toilettes, machines à laver, nettoyage, etc.).

6.1.3 Utilisation rationnelle de l'énergie et mobilité d'entreprises

Pour lutter contre la forte pollution de l'air qui frappe l'Ouest lausannois et le secteur « Les Cèdres » (mesures de pollution qui dépassent les seuils admissibles), un effort particulier doit être fourni dans les nouvelles planifications. Le Municipalité souhaite encourager notamment l'utilisation rationnelle de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables. L'élaboration d'un concept énergétique et l'équipement du quartier par un réseau de chauffage sont envisagés.

Le plan de quartier favorise la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de polluants atmosphériques. Le règlement permet l'octroi d'un bonus de 5% dans le calcul des droits à bâtir pour des projets et démarches particulièrement respectueux de l'environnement, conformément à la législation vaudoise. La gestion mesurée des déplacements motorisés doit par ailleurs être favorisée par des mesures adéquates, telles que l'élaboration de plans de mobilité d'entreprises.

6.1.4 Amélioration de la valeur écologique du site

Hormis les lieux protégés et espaces de reproduction qu'il offre à l'avifaune, le site des Cèdres ne présente pas de valeur écologique particulière. Le concept paysager du PQ ambitionne d'améliorer, à terme, la qualité environnementale du secteur par rapport à son état actuel, malgré l'urbanisation.

Différents éléments d'aménagement contribuent à la valorisation écologique du site :

- Création d'un espace public paysager à l'échelle du quartier, agrémenté par la plantation d'arbres majeurs et contenant un parcours d'eau.
- Plantation d'arbres principalement choisis parmi les essences feuillues indigènes, adaptées à la station.
- Réalisation de prairies extensives dans le cadre des aménagements extérieurs lorsque les espaces sont essentiellement destinés à l'agrément visuel (non destinés aux jeux, aux sports, etc.).
- Végétalisation extensive des toitures plates.
- Limitation de l'indice d'occupation du sol à 0.4 dans l'aire d'implantation des constructions.

Le maintien, voire la création d'un certain nombre de milieux favorables à l'avifaune doit être favorisé par la collectivité publique dans le cadre de l'élaboration des projets paysagers définitifs.

6.2 Création et maintien du milieu bâti (art. 1b)

Par sa localisation et une utilisation mesurée du sol, le quartier « Les Cèdres » participe à la densification du milieu urbain existant.

La légalisation du PQ « Les Cèdres » permet la réalisation à terme d'environ 112'112 m² de surface de plancher (SPd) dont une fourchette située entre 46'705 et 80'337 m² est destinée au logement collectif urbain (env. 900 à 1'550 habitants), le solde des droits à bâtir étant réservé aux services, activités et commerces compatibles. La planification contribue ainsi à résorber la pénurie de logements qui frappe l'agglomération lausannoise et l'ensemble du bassin lémanique depuis un certain nombre d'années et à accueillir de nouveaux résidents dans la région. Les constructions existantes, hormis leur valeur d'usage actuelle, ne présentent pas d'intérêt patrimonial.

Le quartier est organisé autour d'un réseau d'espaces publics majeurs, structure fondatrice du milieu bâti, dont la place centrale constitue le repère urbain principal. Le PQ autorise la réalisation d'une tour (jusqu'à 140 m de haut) au sein d'un tissu urbain constitué d'immeubles de 6 étages (R+4+A) en moyenne. En marge du périmètre du plan, les gabarits s'adaptent au contexte urbain et créent des articulations cohérentes. De vastes espaces sont réservés aux surfaces libres et aux aménagements paysagers. L'aménagement de la frange située au bord de l'autoroute, marquée par la présence d'importantes nuisances sonores, participera à la mise en œuvre de mesures phono-absorbantes.

Par l'octroi d'un bonus sur les droits à bâtir aux constructions présentant des performances énergétiques nettement au-dessus de la norme, le règlement soutient la création d'une architecture répondant à des critères élevés en matière de développement durable, conformément à la législation vaudoise. L'utilisation d'une partie des eaux météoriques pour l'alimentation des appareils sanitaires est obligatoire.

Le projet du quartier « Les Cèdres » contribue à la réalisation de l'objectif fixé à l'article 1, b LAT.

6.3 Développement de la vie sociale, économique et culturelle (art. 1c)

Le plan de quartier favorise la création, sur le territoire chavannois, d'un nouveau centre d'attraction entre les deux pôles de la gare de Renens et des Hautes Ecoles. Il participe ainsi à structurer et à valoriser un secteur de l'agglomération aujourd'hui fragilisé par sa perception et sa représentation.

La densité relativement importante du quartier favorise le renforcement, voire la création, d'équipements et de services publics dans les alentours ainsi que l'amélioration des infrastructures de mobilité. Il est notamment prévu de réaliser rapidement le parcours Nord-Sud (mobilité douce), y compris le franchissement de l'autoroute, d'adapter la fréquence du m1 à la nouvelle demande, de mettre en service une nouvelle ligne de bus reliant St-Sulpice à Prilly à l'horizon 2014 et de prolonger la route de la Concorde vers l'Est. L'émergence probable d'une nouvelle dynamique urbaine soutient par ailleurs le développement de la vie sociale, culturelle et associative.

La conformité du PQ avec l'article 1, c LAT est ainsi pleinement réalisée.

Le plan de quartier faisant l'objet du présent rapport d'aménagement est le résultat d'une longue démarche qui trouve son origine dans les années 1990, lorsque l'Autorité communale envisage de planifier le secteur Sud-Ouest de son territoire. La réflexion est alors organisée autour des quatre plans spéciaux « Sud-Ouest » (actuel PQ « Les Cèdres»), « Les Anciennes Serres » (en cours), « Les Oches » (en cours) et « Les Tilleuls » (réalisé). L'aboutissement de la planification des Cèdres constitue une étape significative de ce processus et établit une accroche pour l'aménagement des secteurs « Bourse aux Fleurs / Majestic » au Nord et du terrain des « Anciennes Serres » au Sud.

L'urbanisation de ce secteur répond par ailleurs à un objectif cantonal, puisqu'il est identifié en tant que pôle de développement économique. Elle permet l'implantation de nouvelles activités tertiaires et commerciales à proximité d'infrastructures de transport existantes (m1, REV, CFF, réseau routier), tout en garantissant la mixité des fonctions (logements prépondérants).

Le concept d'urbanisation, par l'organisation des constructions et des espaces extérieurs, incite à un développement cohérent et équilibré du secteur. Des espaces publics à l'échelle du quartier et intégrés dans le réseau de mobilité douce de l'Ouest lausannois contribuent à générer un nouveau centre d'animation urbaine. Plusieurs mesures favorisent la réalisation d'un quartier exemplaire à haute valeur environnementale, conforme aux principes de l'urbanisme durable.

Le PQ « Les Cèdres » contribue à la densification adéquate et qualitative d'un site stratégique à Chavannes-près-Renens, tout en s'intégrant dans les planifications supérieures et dans la stratégie communale de développement. Il représente une étape-clé du développement de l'Ouest lausannois, voire de l'ensemble de l'agglomération lausannoise.

8.1 Détermination des TL figurant dans le préavis du SDT de 2008

8.2 Lettre des TL du 3 mai 2010

8.3 Préavis de l'OFROU

8.4 Détermination de la CPT du SDOL

8.1 Détermination des tl figurant dans le préavis du SDT de 2008

TRANSPORTS PUBLICS LAUSANNOIS (TL)

Nous constatons avec satisfaction que le passage à niveau au droit du chemin des Cèdres ne sera plus utilisé par le trafic routier. La transformation de ce passage à niveau routier en passage pour les piétons et les cyclistes devra faire l'objet d'une procédure d'approbation des plans selon la Loi fédérale sur les Chemins de fer (LCdF) (durée environ 1 an) et devra être réalisée en même temps que la nouvelle route d'accès au site. Le passage à niveau existant ne sera en aucun cas utilisé comme accès au chantier.

Le financement de cette transformation est régi par la LCdF art. 26 al. 1 qui précise que les frais de toutes modifications des installations routières et ferroviaires seront supportés par le propriétaire de la route si la modification a été provoquée par les besoins du trafic routier.

De plus, nous attirons votre attention sur le fait qu'une ligne de chemin de fer peut engendrer des nuisances. Il ne pourra en aucun cas nous être reproché des perturbations sonores, électromagnétiques et vibratoires. D'autre part, le site est situé à proximité d'une station de croisement impliquant le franchissement d'aiguillages. La fréquence et la vitesse de circulation sont susceptibles d'être modifiées à l'avenir et des travaux de nuit pouvant être bruyants sont occasionnellement nécessaires. Les éventuelles mesures visant à contrer ces effets ne peuvent nullement être mises à notre charge.

En ce qui concerne le règlement du plan de quartier, nous vous prions de préciser les points suivants :

- Article 13 : préciser "en application de la LCdF".
- Article 22 : ces constructions ne doivent en aucun cas gêner l'exploitation du m1 et doivent être conformes à la législation en matière de sécurité aux abords des voies ferrées.
- Article 28 : en application de la législation ferroviaire, l'esplanade devra être séparée du domaine du m1 par une clôture haute ou tout autre système visant à empêcher le franchissement des voies par des piétons et le jet d'objet (intentionnel ou non) sur les voies. Si des véhicules sont autorisés, une glissière de sécurité devra être implantée.

En ce qui concerne le rapport d'impact sur l'environnement, nous vous faisons part des remarques suivantes :

Chapitre 6 "Circulation et mobilité"

- Niveau de desserte en transport public – 2008 : il nous semble plus opportun de faire l'analyse sur l'image directrice validée dans le cadre du SDOL pour l'horizon 2009 – 2014. La ligne 32 ne passera plus à proximité du site. Le site est néanmoins très bien desservi par la ligne du m1 et par la future ligne 1520. En ce qui concerne la desserte de la Gare CFF de Renens, il faudrait également tenir compte des développements prévus du RER.
- L'augmentation importante du trafic sur certains axes, notamment autour du carrefour du Pontet, nous fait penser que les hypothèses retenues ne sont peut-être pas compatibles avec celles du Chantier 6 du SDOL, qui vise à limiter le transit depuis Ecublens.
- De plus, l'analyse des carrefours de Pontet et de la RC 82-Avenue du Tir-Fédéral, montre que la situation deviendra critique à l'échéance E1. La marge de manœuvre pour optimiser ces carrefours est très réduite compte tenu du passage du m1, qui ne pourra en aucun cas être prêtérité. Cette problématique n'étant pas uniquement imputable au PQ "Les Cèdres", l'analyse plus fine de ces carrefours devra à priori être faite dans le cadre du SDOL – Chantier 6.

8.2 Lettre des tl du 3 mai 2010



Commune de Chavannes
A l'attention de M. C. Daetwyler
Av. de la Gare 46
1022 Chavannes-Renens

réf. : MR-cael/chni
Traité par : Elisabeth Canomeras
e-mail : canomeras.e@t-l.ch
tél. : + 41 (0)21 621 04 37
fax : + 41 (0)21 625 10 10

V. réf. :

Renens, le 3 mai 2010

Chavannes – Plan de quartier « Les Cèdres »

Monsieur,

Sur la base des documents que vous nous avez fournis (documents d'examen préalable du 21 octobre 2009), nous vous confirmons que nous n'avons donc pas d'opposition à formuler au projet, mais souhaitons faire quelques remarques.

Rapport art. 47 OAT :

p32 : Il est mentionné le déplacement de l'arrêt Crochy du m1. Ce déplacement devra faire l'objet d'une étude poussée prenant en compte l'effet sur l'horaire et la stabilité de celui-ci. En effet, le m1 est le seul chemin de fer au monde à avoir une fréquence de 5min sur une ligne en simple voie. Les points de croisement, dont Crochy, sont les seules possibilités pour les trains de se croiser. Leur emplacement est primordial dans la constitution de l'horaire. En l'étant, nous ne pouvons pas nous prononcer sur la faisabilité de ce déplacement.

Axe de mobilité douce à travers les voies du m1 :

Le passage piétons existant permettant la traversée des voies du m1 ainsi que l'accès aux quais est régulièrement franchi par des personnes alors que les barrières sont baissées, ce qui provoque parfois des freinages d'urgence de nos convois. Cette prise de risque de la part des piétons (notamment des enfants des écoles) est de plus en plus fréquente ce qui nous a poussé à mener des actions de sensibilisation. Le projet prévoit la création d'un axe de mobilité douce et provoquera inévitablement une augmentation massive des franchissements. Dans ce cadre, il nous semble opportun d'étudier un franchissement dénivelé de nos voies et la suppression du passage à niveau. L'OFT mentionne d'ailleurs dans sa prise de position du 16 décembre 2004, que toute aggravation des conditions d'utilisation d'un passage à niveau existant (quel que soit le type de trafic) devient, de fait, un nouveau croisement, qui doit être réalisé en passage dénivelé.

Principes d'accès et de déplacement :

L'accès des véhicules au périmètre du PQ « Les Cèdres » ne doit pas gêner la progression des bus sur l'avenue de la Gare (tourner à gauche dans le périmètre du PQ depuis l'avenue de la Gare). Sur la route de la Maladière, l'insertion du bus pour l'arrêt Chavannes – Plaines en direction de l'EPFL devra être garantie.

Nous attirons votre attention sur le fait qu'une ligne de chemin de fer tel que le m1 peut engendrer des nuisances. Il ne pourra en aucun cas nous être reproché des perturbations sonores, électromagnétiques, électriques (courants vagabonds dus au courant continu en particulier) ou vibratoires. Les éventuelles mesures visant à contrer ces effets ne peuvent nullement être mises à notre charge.

Nous vous rendons également attentif au fait, qu'en dehors des heures d'exploitation du m1, nous pratiquons des travaux d'entretien de nuit pouvant être bruyants.

L'élaboration du projet devra se faire en étroite collaboration avec nos services, afin de définir les mesures techniques, de sécurité et d'exploitation à mettre en œuvre, tant pour le m1 que pour le bus.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Transports publics de la région lausannoise sa



Marc Badoux



Elisabeth Canomeras

8.3 Préavis de l'OFROU



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement

CH-1470 Estavayer-le-Lac, OFROU

Commune de Chavannes-près-Renens
Service de l'Urbanisme
Rte de la Maladière 38
1022 Chavannes-près-Renens

Projet de franchissement de la RN 01

Votre réf. : DW/ad/4623-4626
Notre réf. : J085-0839/Cos
Collaborateur/trice : Stefano Coraducci
Estavayer-le-Lac, le 1er mars 2010

**RN01 - VD - Commune de Chavannes-près-Renens - Projets de franchissement de l'autoroute -
Prise de position**

- Franchissement "Les Cèdres", 4d.OL7 PALM
- Franchissement "En Dorigny", 4d.OL6 PALM

Monsieur le Chef de service,

Votre courrier du 13 janvier 2010 ainsi que les dossiers des avants-projets en 3 exemplaires nous sont bien parvenus et ont retenu toute notre attention.

Nous avons pris connaissance que dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), du chantier 5 "espaces publics" et du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), un concept de mobilité douce a été étudié. Cet objectif a été repris dans le développement des plans d'affectation du sol de la commune de Chavannes-près-Renens. Il en ressort deux avant-projets pour les secteurs "les Cèdres" et "En Dorigny", à savoir deux études de faisabilité du franchissement de la RN 01 en ces lieux-dits par des passerelles.

- Franchissement "Les Cèdres" : Le système statique en poutre simple permet le franchissement de la RN 01 sans appui intermédiaire, d'une portée totale de quelques 59 m.
- Franchissement "En Dorigny" : Pour ce deuxième objet, le système statique est composé de 2 poutres continues latérales, reposant sur deux appuis intermédiaires prenant fondations dans le gabarit de la RN 01.

Office fédéral des routes OFROU
Stefano Coraducci
Place de la gare 7, 1470 Estavayer-le-Lac
Tél. +41 26 664 87 40, fax +41 26 664 87 90
stefano.coraducci@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Sur la base des dossiers que vous nous avez fait parvenir, nous pouvons vous communiquer nos préavis suivants:

- Le franchissement de la RN **sans appui intermédiaire**, tel que proposé pour la Passerelle "Les Cèdres" est conforme à nos exigences. Dès lors, cette solution peut être préavisée favorablement en respectant les directives OFROU pour les passages supérieurs, notamment gabarit d'espace libre, contraintes de construction dans les alignements, sécurité des usagers de la RN 01, etc.
- Le franchissement de la RN **avec piles intermédiaires**, tel que proposé pour la Passerelle "En Dorigny" **ne peut être autorisé**, car il entraîne des contraintes au niveau de la RN, tels que limitations des possibilités d'extension latérale (par exemple du nombre de voies), point dur sur le terre-plein central, sécurité réduite, etc. Des solutions architecturales et techniques pouvant être facilement trouvées pour une passerelle piétonne, nous vous demandons de reconsidérer le système statique proposé.

Tout en sachant que ces deux projets n'en sont qu'au niveau de l'étude de faisabilité, nous attirons votre attention sur le fait que nous désirons pouvoir valider les différents dossiers de projet. Les études de projet pour la phase réalisation doivent prendre en compte l'objectif de minimiser les perturbations du trafic sur l'autoroute.

En espérant avoir répondu à vos attentes et en nous tenant à votre disposition pour tout complément d'information, nous vous prions de croire, Monsieur le Chef de service, à l'assurance de notre considération distinguée.

Division Infrastructure routière
Filiale Estavayer-le-Lac



Stefano Coraducci
Chef de filiale

8.4 Détermination de la CPT du SDOL

Questionnaire cpt pour les projets de planification
Chavannes-près-Renens / PQ Les Cèdres

Version provisoire ☐

Version définitive ☒

1	Données de base	
1.1	Adresse	
	> Commune	Chavannes-près-Renens
	> Rue	Les Cèdres
	> Propriétaire(s)	260 Duvanel, Gerber, Rouge, Wagner 3'266 m2 261 Association locale des Témoins de Jehovah de Lausanne, Musy, Smeraldi, Sunier 14'042 m2 262 Mathis 6'369 m2 264 Haberli, Gysler 6'243 m2 265 Mathis 1'672 m2 266 Orlati 8'745 m2 267 Steiger 904 m2 268 Zbinden 433 m2 269 Aliza SA 438 m2 270 Aliza SA 24'301 m2 290 Mathis 5'522 m2 434 Orlati 3'461 m2 494 Commune de Chavannes, Immoport SA, Nicod, Thévenaz 3'804 m2 495 Nicod 7'040 m2
1.2	Affectation	
	> Actuelle	P 266, 267 et 268 Zone industrielle légalisée Solde des parcelles Zone à développer par plans spéciaux
	> Projetée	Logement min. 46'705 m2 max. 80'337 m2 Activités min. 31'775 m2 Max. 65'407 m2 dont surfaces commerciales 3'000 m2
	> Le secteur fait-il partie d'un chantier d'étude du SDOL ? Si oui, lequel ?	Chantier 1
	> Le secteur fait-il partie d'un pôle de développement économique ?	Oui

1.3	Surfaces	
	> Parcelle(s)	Voir ci-dessus, au total : 86'240 m2
	> SBP / CUS / COS	112'112 spd / 1.3 / 0.3
1.4	Etat d'avancement du projet	Examen préalable
1.5	Position de la Municipalité	Favorable
2	Conformité au SDOL selon les critères	
2.1	Vocation (affectation, densité)	
	Le projet est conforme aux objectifs du SDOL.	
2.2	Structuration (forme urbaine, espaces publics)	
	Ce projet a été initié avant la signature du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Accepté par le Conseil communal de Chavannes-près-Renens une première fois, le dossier a dû être retravaillé sur les aspects de génération de trafic. Le projet en lui-même n'a pas été modifié. La cpt n'évalue donc pas ce dossier sur ce point, mais recommande la mise sur pied d'une commission d'accompagnement du projet pour assurer le contrôle qualité (cf. point 3.1 ci-dessous).	
2.3	Mobilité (TP, TNM, TIM, stationnement)	
	Le projet fonctionne avec le réseau actuel jusqu'à la réalisation du tiers de surfaces brutes de plancher. Pour aller plus loin, la route d'accès et la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes sont indispensables.	
2.4	Environnement (paysage, air, bruit)	
	La cpt encourage le recours aux énergies renouvelables non polluantes.	
3	Recommandation de la cellule de pilotage technique lors de sa séance du 27/11/2009	
3.1	Stratégie de mise en œuvre :	
	Le règlement du PPA encourage la mise sur pied de concours d'architecture. La cpt recommande d'inscrire cet instrument également dans une convention foncière qui fixe les conditions du/des concours, pour la tour mais aussi pour les autres éléments (espaces publics, bâtiments particuliers, etc.) La cpt encourage la Commune à constituer rapidement une commission de suivi du projet composée de représentants de la Commune, du Canton et du SDOL afin qu'elle puisse commencer à travailler et préparer la suite de la démarche. Sur les questions foncières, la Commune a fait une proposition concrète aux propriétaires avec l'objectif de récupérer 25% des surfaces pour les espaces publics. Dans ce modèle, les propriétaires deviennent co-propriétaires d'une part des droits à bâtir qu'ils peuvent ensuite se répartir. Les conventions foncières doivent être jointes au dossier que les services cantonaux évoluent lors de tout examen préalable. La cpt recommande l'élaboration d'un concept d'aménagement extérieur lié à une servitude de passage public et inscrit dans les conventions foncières.	

		De manière plus générale, ce projet questionne le SDOL sur le suivi à mettre en place pour les grands projets dans l'Ouest lausannois (p.ex. : En Dorigny). La question du processus partenarial devra être approfondi par les Communes, les services cantonaux et le bureau du SDOL en parallèle avec celui d'En Dorigny.
	3.2	Suite à donner :
		-