

Pour transformer la situation actuelle des abords de la Gare de Renens, nous proposons de traiter les places Nord et Sud et le passage souterrain qui les relie comme des accès élargis aux réseaux de transports publics et comme des espaces urbains que l'on peut s'approprier et auxquels on peut s'identifier.

Nous proposons de transformer l'échelle urbaine de la Gare CFF afin de répondre à son futur statut de porte d'entrée aux réseaux suisses de transports, d'échanges et de services.

Nous proposons aussi de fournir des espaces de jardins et de verdure pour la jouissance des habitants de tout le quartier.

ESPACE PUBLIC

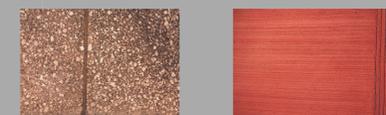
Un espace public fournit essentiellement un lieu vide dans le tissu de la ville. Ce vide permet une appropriation aisée de l'espace par le piéton, par le flâneur, l'homme qui marche sur ses deux jambes, pour y passer et y séjourner. La circulation sans entrave des automobiles interdit souvent cette possibilité.

Dans le but de faire cohabiter piétons et véhicules sans forte ségrégation, nous privilégions la transformation des places Nord et Sud et des rues adjacentes en zones de rencontre, dont la nature se démarque clairement du traitement habituel des rues de la ville.

Ces zones de rencontre forment une surface continue située à environ 20 cm au-dessus du niveau des chaussées carrossables existantes. Les véhicules y accèdent par de courtes rampes; leur vitesse y est fortement ralentie. Priorité est donnée au passage et à l'agrément des piétons. Les obstacles, tels bordures de trottoirs, barrières, bacs à fleurs, panneaux de signalisation routière, feux de trafic sont éliminés; seul demeure ce qui constitue une rue et pas une route: les arbres et le mobilier public véritablement utile (bancs, lampes, abris, panneaux d'information). Sur ces surfaces libérées et tranquillisées, la vie urbaine peut déployer les terrasses de cafés en été, les

étals du marché, les conversations et les déambulations.

Un revêtement de sol unitaire recouvre la surface des deux places Nord et Sud et du passage souterrain (**asphalte avec agrégats apparents de pierre claire**).



INTERFACES DE TRANSPORT

Les interfaces entre les différents moyens de transports sont installés à l'entrée et à l'intérieur des zones de rencontre Nord et Sud.

Chacune d'elles occupe un emplacement précisément défini par le système d'éclairage (hauts lampadaires sur mâts, plafond lumineux des abris), par la taille et la matérialité des abris, par l'arborisation, par la nature du revêtement de sol (**béton texturé teinté dans la masse**) traité en insertion dans le revêtement des zones de rencontre et des rues.

ENSEMBLE DE LA GARE

Nous traitons la Gare CFF comme un nouvel ensemble urbain à l'échelle du réseau de transport qui relie les villes suisses et à l'échelle du piéton qui s'en approche.

La Gare est conçue comme une **large porte d'entrée**. La marquise de couverture et le portique existants sont prolongés vers l'Est et vers l'Ouest pour inclure sous leur aile la station terminale du M1, les stations pour cycles, les locaux commerciaux et publics, les lieux d'attente. L'accès aux quais est rendu possible sur toute la longueur de la Place de la Gare et sur la partie finale de l'Avenue d'Epenex. Deux bâtiments hauts encadrent l'espace vide de la porte; sur l'Avenue d'Epenex, le bâtiment terminal prend la forme d'une tour, à l'échelle du paysage urbain de l'Ouest lausannois.

Les marquises recouvrant les quais CFF sont prolongées vers l'Ouest, avec une structure et des matériaux analogues à l'existant.

Pour le **terminus du M1**, nous créons une halle protégeant les quais et les voies; cette halle abrite aussi l'accès au passage souterrain. La toiture aux lignes brisées surmonte l'horizontale des marquises: ce dispositif procure un éclairage naturel généreux et fonctionne comme un **signal urbain, de jour comme de nuit**.



Au Nord des voies ferrées, sur le haut de la colline, nous imaginons un jardin public en belvédère, qui puisse accueillir les jeux des enfants du quartier et une maison pour étudiants. Ce lieu est accessible de la Place Nord et de la Rue du Terminus. Nous prévoyons la plantation de lignes et de groupes d'arbres pour donner vie aux rues piétonnières et aux places publiques.

PROTECTION CONTRE LE BRUIT

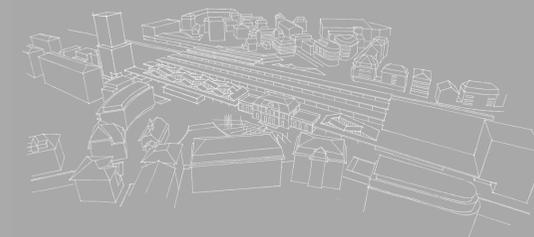
Le long des rues du Terminus et de Lausanne, un mur de protection végétalisé sert également de mur de soutènement des terres pour l'entier de la place Nord. Ce mur, constitué de béton sablé teinté dans la masse, est façonné et équipé en fonction de la situation urbaine : façade végétale à plantes grimpantes, à hautes tiges et floraison colorée persistante, banc pour le quai des trams, support pour lampadaires et les mâts des lignes électriques, mur percé ponctuellement d'ouvertures sur le domaine ferroviaire.

Comme demandé, nous pensons intégrer trois étapes principales dans le déroulement du projet :

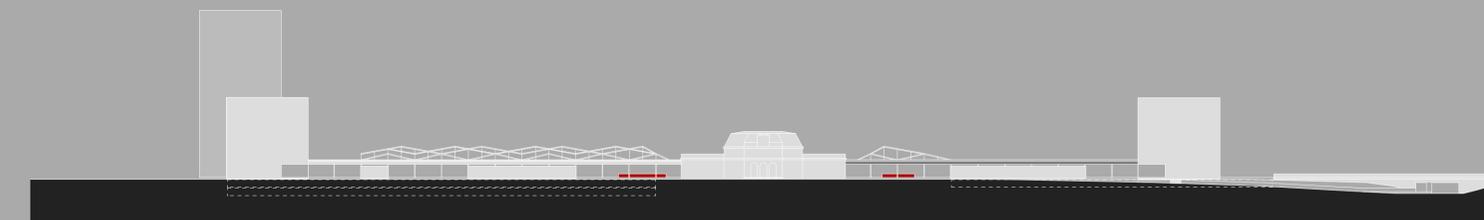
la première inclut les places Nord et Sud (la route du Terminus fonctionnant sans perturber la place Nord), les rues piétonnières, les pistes cyclables, les interfaces de transports, le passage souterrain, la prolongation des quais CFF et marquises existants, la construction de la halle M1, du parking souterrain, des surfaces publiques (station et local de location de vélos) et commerciales attenantes (durant le chantier, installation d'un local provisoire pour le magasin Coop à proximité de la sortie Sud du passage souterrain existant).

la deuxième prévoit, au Nord des voies ferrées, la construction de la ligne et de la station des trams, du mur de protection contre le bruit des trains, l'extension des voies et quais CFF, la réalisation du chemin d'accès de la place Nord au quartier sur la colline et du local commercial qui forme le socle du chemin.

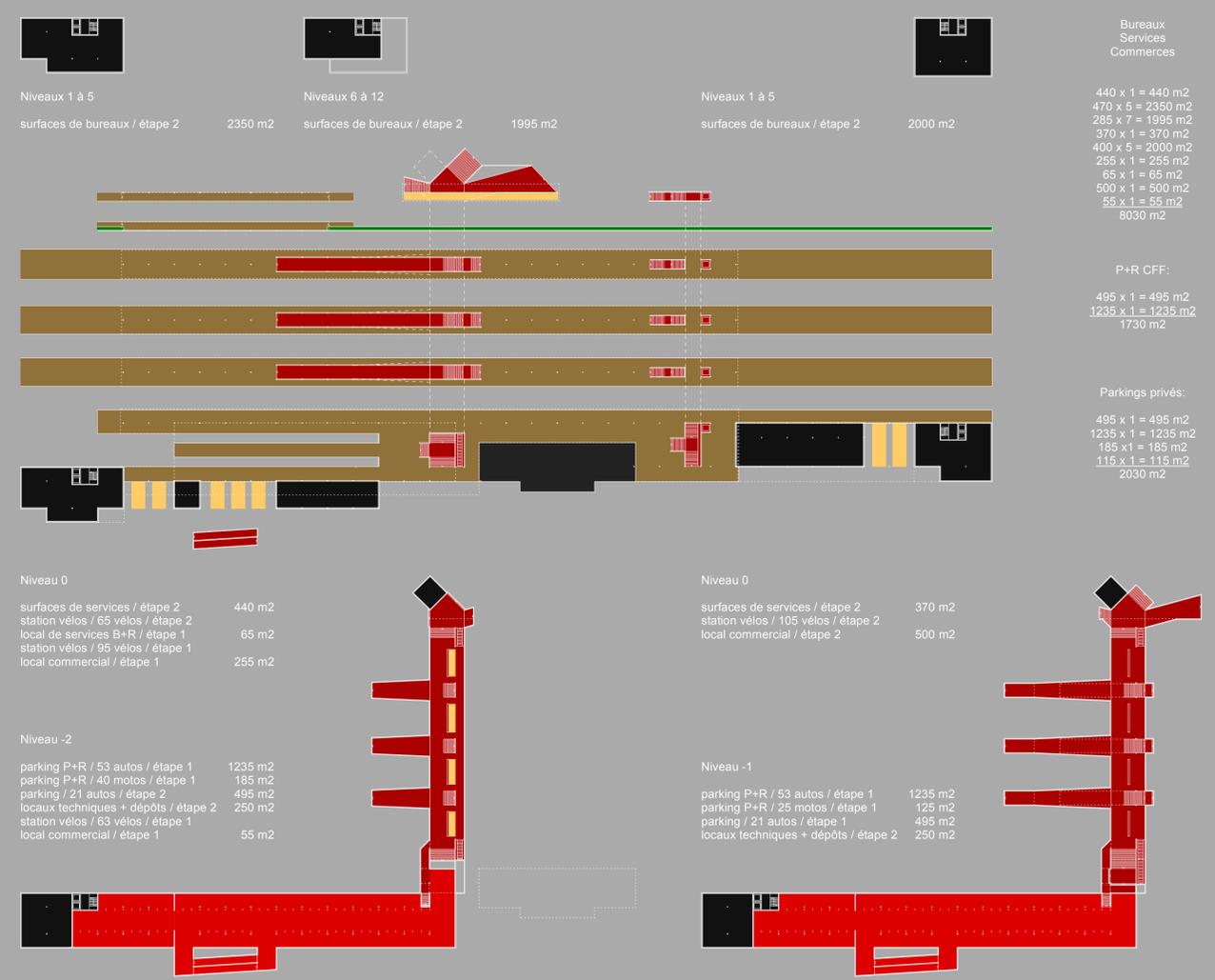
la suite concerne, au Sud, les bâtiments de services et de bureaux installés sur le domaine des CFF, au Nord, la création du jardin public, d'une maison des étudiants et d'un parking réservé aux habitants du quartier en remplacement des surfaces de parking dévolues au jardin.



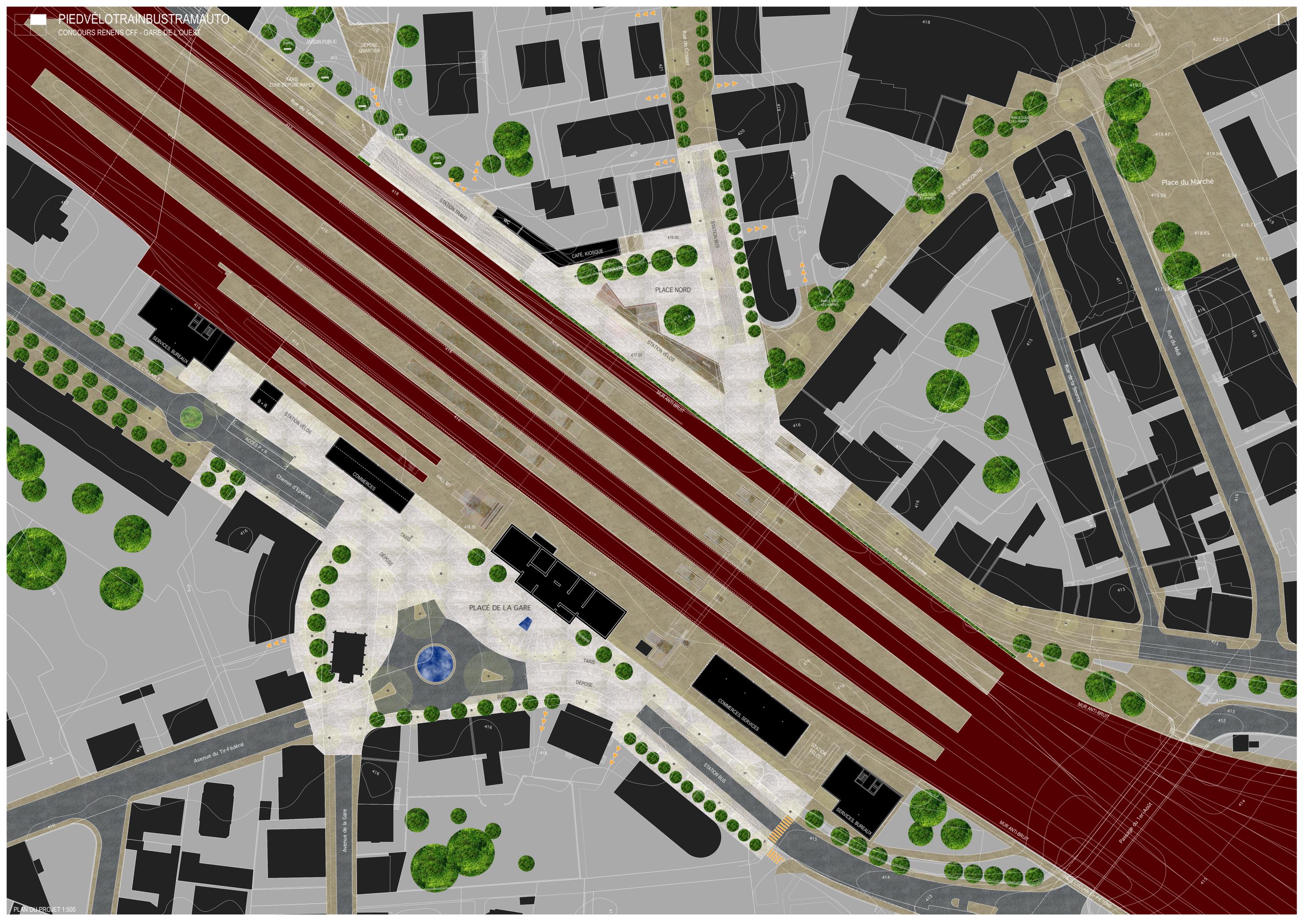
PLAN DE SITUATION INTERMÉDIAIRE 1:1000



ÉLEVATION SUD DE LA PLACE DE LA GARE 1:1000



PLANS DES NIVEAUX 1:1000 ET CALCUL DES SURFACES BRUTES DE PLANCHERS (DOMAINE CFF)



438.35

462.85

438.35

425.05

422.80

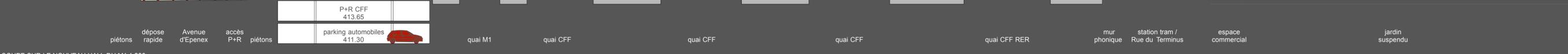
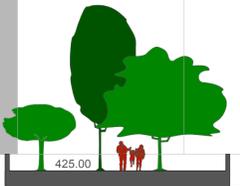
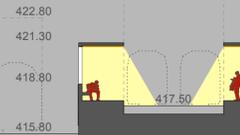
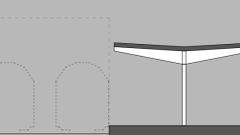
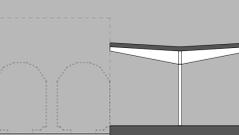
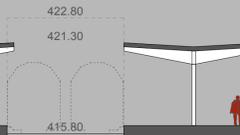
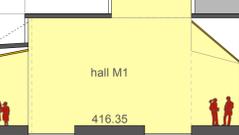
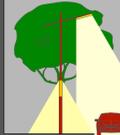
421.30

422.80

421.30

424.50

425.00



COUPE SUR LE NOUVEAU HALL DU M1 1:200

462.85

438.35

425.05

422.80

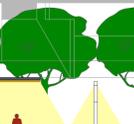
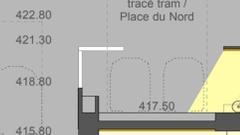
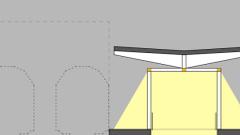
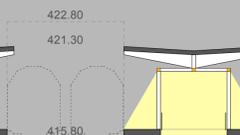
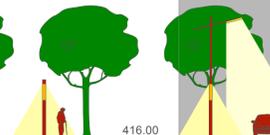
421.30

422.80

421.30

417.50

419.00



COUPE SUR LE NOUVEAU PASSAGE SOUTERRAIN 1:200