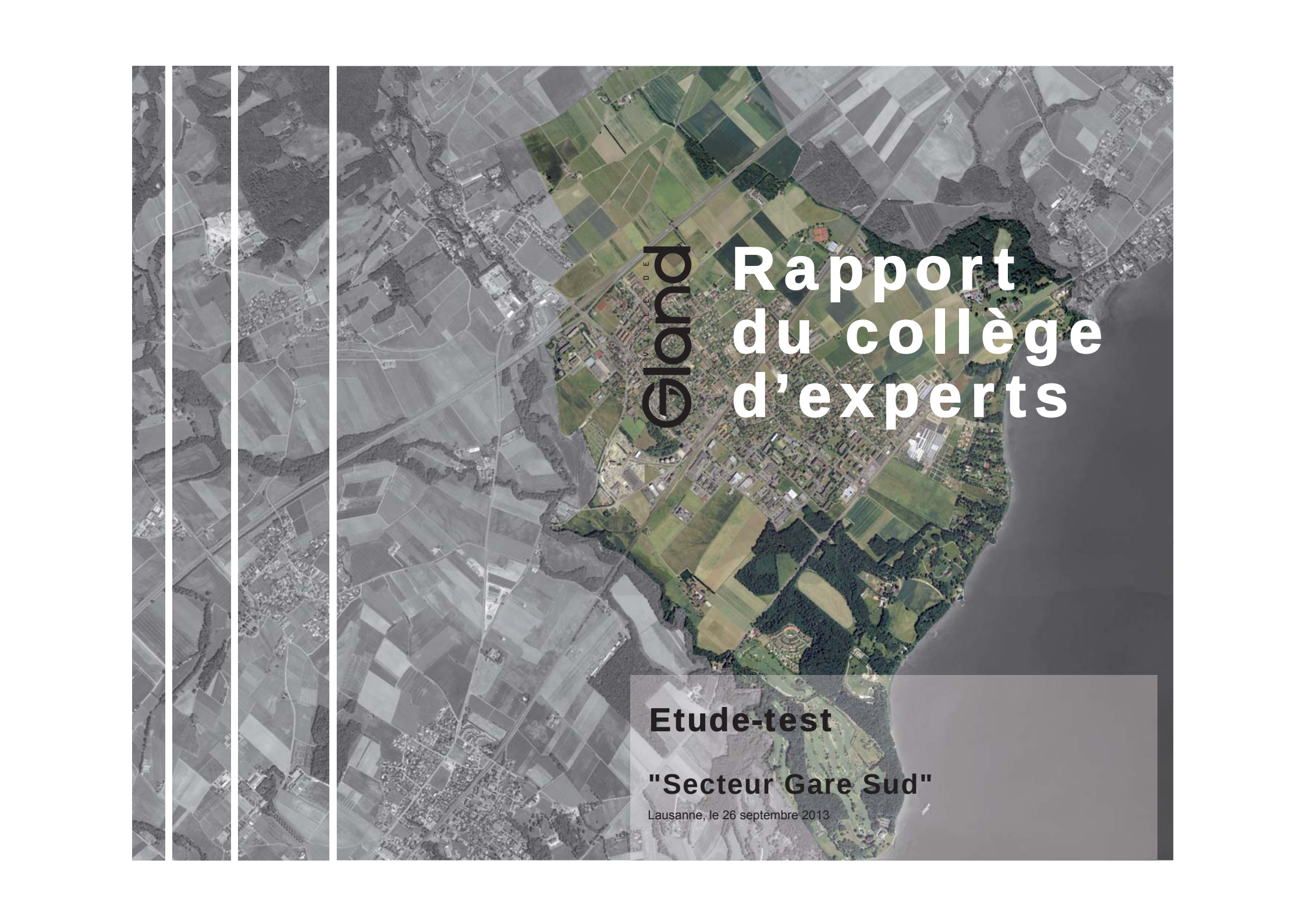




Étude de

Rapport du collège d'experts

Etude-test

"Secteur Gare Sud"

Lausanne, le 26 septembre 2013

Table des matières



1. Préambule	1	4. Problèmes posés aux concurrents	12
1.1 Informations générales	2	4.1 Objectifs de l'étude-test	12
1.2 Buts et mise en oeuvre	3	4.2 Eléments de programme.....	13
2. Contexte	4	4.3 Plan des contraintes	15
2.1 Situation	4	5. Atelier intermédiaire	18
2.2 Périmètres, affectation et état foncier	5	5.1 But de l'atelier et déroulement	18
2.3 Desserte routière	6	5.2 Délibérations du collège d'experts	18
2.4 Etat du bâti	6	5.3 Présentation des projets et recommandations du collège d'experts ..	19
2.5 Vues du site	7	6. Atelier final	46
2.6 Planifications supérieures.....	9	6.1 But de l'atelier et déroulement	46
3. Procédure	10	6.2 Délibérations du collège d'experts	46
3.1 Objet de l'étude-test.....	10	6.3 Présentation des projets	47
3.2 Participants	11	6.4 Recommandations finales du collège d'experts	64
3.3 Modalités de participation	11	6.5 Approbation par les membres du collège d'experts	65
3.4 Propriété des documents et droits de la propriété intellectuelle	11		
3.5 Composition du collège d'experts	11		

1. Préambule

"Situé en plein cœur de la commune de Gland et à l'intérieur du périmètre de centre défini par le Plan directeur cantonal, le site de la gare représente un emplacement stratégique. Le secteur Sud, qui compte une surface totale d'environ 13'000 m², offre un potentiel important de requalification et de valorisation par le développement de programmes mixtes, d'équipements et d'espaces publics de qualité. En tant que plateforme d'échanges multimodaux, la gare a connu et connaîtra divers projets de développement ces prochaines années. Une coordination forte, entre les planifications du "Secteur Gare Sud" et les études relatives au nouveau passage inférieur pour la mobilité douce ou en encore à l'élargissement des quais, prend ainsi toute son importance.

Cherchant, entre autres, à créer un espace convivial, symbolique, favorisant les rencontres et permettant une meilleure connexion entre le Nord et le Sud de la ville, la Commune de Gland a ainsi décidé de lancer une procédure d'étude-test permettant l'élaboration d'un concept général d'aménagement. Le concept doit ainsi apporter des propositions d'implantation de la future rampe du passage inférieur ainsi que des réponses sur les possibilités de morphologie urbaine et d'organisation spatiale du site, le but étant de créer une "pièce urbaine" s'intégrant parfaitement au reste de la ville de Gland."

Thierry Genoud, municipal responsable du service bâtiments et urbanisme de Gland

"Dans une période où l'aménagement du territoire et l'urbanisme se complexifient et où l'on ressent l'inadéquation de certains outils réglementaires, il est légitime de rechercher de nouvelles méthodes et instruments de planification, suffisamment souples pour pouvoir évoluer face aux changements contextuels, et suffisamment précis pour garantir la qualité des futurs aménagements.

La Municipalité de Gland, consciente de la position stratégique et du grand potentiel de développement du secteur Sud de la Gare, a souhaité engager une méthode expérimentale de travail et de collaboration entre les professionnels et les autres acteurs impliqués dans ce projet urbain. La démarche qui nous concerne ici - une étude-test, proposée par le bureau d'urbanisme GEA, organisateur de la procédure - se distingue donc du concours traditionnel par le fait qu'elle repose sur un dialogue continu entre les équipes de concepteurs, un groupe d'experts, des représentants des autorités et les CFF, entre autres.

En effet, ni l'anonymat ni les mises en concurrence ne sont requises, les équipes étant plutôt invitées à instaurer des échanges et des collaborations actives entre elles, à développer leurs concepts jusqu'au bout et à contribuer ainsi à tester une pluralité des solutions possibles. Pour sa part, le groupe d'experts est chargé d'animer le processus, d'évaluer les résultats en cours d'étude et, enfin, de soumettre ses évaluations à la Municipalité.

Cette procédure ouverte et interactive a donné pleinement satisfaction : les échanges ont été particulièrement constructifs, chaque équipe ayant esquissé des propositions contrastées (selon leur vision spécifique du site) et les acteurs impliqués ayant fait valoir leurs souhaits au moment des dialogues. Les réflexions ont porté aussi sur des questions essentielles telles la complémentarité des fonctions urbaines situées de part et d'autre des lignes de chemin de fer, les modes de mobilité à adopter, l'intégration de la rampe Sud dans les aménagements d'espaces publics ou encore le type de quartier à créer. Une expérience réussie, certainement à renouveler..."

Bruno Marchand, architecte-urbaniste, président du collège d'experts

1.1 Informations générales

Le présent rapport expose le déroulement et les résultats de l'étude-test organisée par la Commune de Gland, ayant pour but l'aménagement du "Secteur Gare Sud" à proximité de la gare de Gland. Le rapport est structuré comme suit :

- une première partie qui présente le contexte et le déroulement de la démarche ;
- une deuxième partie qui rend compte de l'atelier intermédiaire ;
- un dernier volet présentant les résultats de l'atelier final.

1.1.1 Organisation de l'étude-test

La Commune de Gland est le Maître de l'ouvrage.

Commune de Gland
Service bâtiments et urbanisme
Bureaux : Chemin du Montoly 1, 1196 Gland
Courrier : Case postale 320, 1196 Gland

Personne de contact : M. Thierry Genoud, Municipal responsable du service bâtiments et urbanisme.

1.1.2 Préparation et secrétariat de l'étude-test

L'organisation de la procédure, ainsi que les gestions administrative et technique du concours, ont été assurées par le bureau GEA Vallotton et Chanard SA à Lausanne.

Secrétariat du concours :

GEA Vallotton et Chanard SA,
architectes-urbanistes FSU,
rue de Bourg 28
CP 6323
1002 Lausanne

Personne de contact : Mme Camille Bommelaer.

1.1.3 Genre de concours et type de procédure

Le présent concours est une étude-test sur invitation, à un degré, sans suite de mandat.



Périmètre d'étude "Secteur Gare Sud" dans le contexte glandois

1.2 Buts et mise en oeuvre

1.2.1 Objectifs

La Commune de Gland réfléchit depuis plusieurs années à l'aménagement du secteur Sud de la gare qui compte une surface totale d'environ 13'300 m². Ce site représente, de par sa position stratégique, un important potentiel pour la création d'une nouvelle polarité en ville de Gland. En effet, comme mentionné dans le Plan directeur cantonal (révisé en 2012), Gland est un centre régional dont le dynamisme doit être renforcé. La ville pâtit aujourd'hui d'un manque d'image porteuse à l'échelle du territoire romand, et est trop souvent considérée comme n'ayant pas d'identité bien définie. L'objectif premier de l'aménagement du secteur Sud de la gare est ainsi de saisir l'opportunité de créer un centre pour Gland, idéalement situé au sein du territoire, parfaitement desservi par les transports publics, et déjà porté par des efforts de requalification initiés par la ville. Il s'agit ainsi d'y développer une nouvelle polarité mettant en scène la plateforme multimodale (bus, vélos, trains), des programmes mixtes de logements et d'activités, d'équipements et d'espaces publics de qualité.

Par ailleurs, la gare a fait et va faire l'objet de divers projets. D'une part, sa place Nord a été réaménagée en zone de rencontre (2012) et la Municipalité souhaite prolonger les efforts de requalification de l'espace public vers le Sud. D'autre part, les CFF, en collaboration avec la Commune, ont lancé des études d'avant-projet relatives à la construction du nouveau passage sous-voies pour les piétons et deux-roues légers qui débouchera dans le périmètre étudié. De plus, la mise en conformité des quais fait l'objet d'un avant-projet dont le résultat est attendu pour fin 2013. Parallèlement, une étude-test a été organisée dans le but de déterminer les futures orientations de l'urbanisation de ce même secteur.

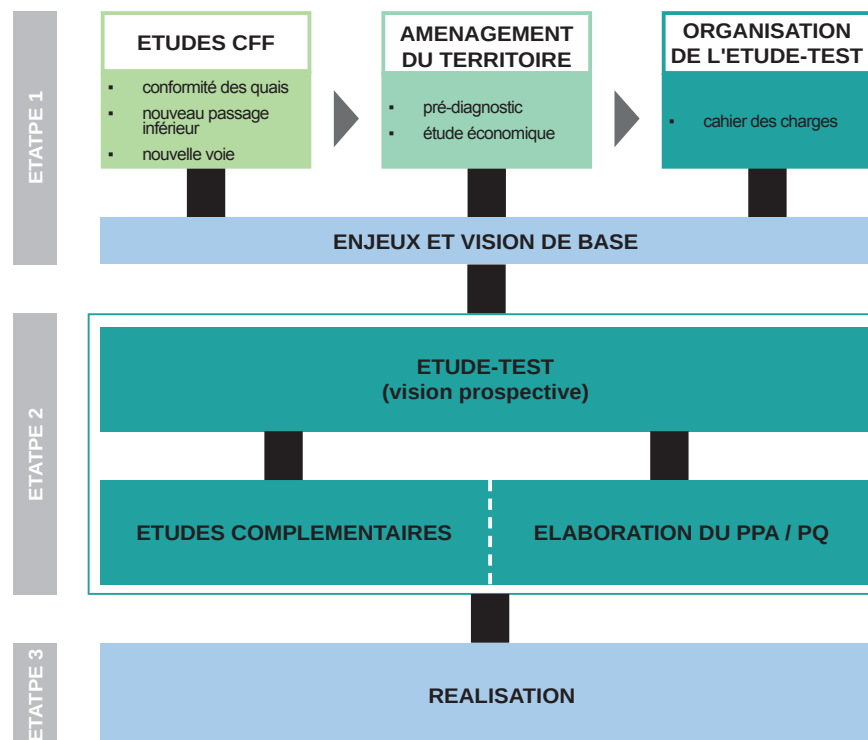
La Commune de Gland, propriétaire des terrains du secteur d'étude à l'exception d'une parcelle (n° 552 appartenant aux CFF), entend donc intégrer les différents projets relatifs à ce secteur avec la volonté d'y favoriser une meilleure connexion entre le Nord et le Sud de la ville.

1.2.2 Enjeux

Le réaménagement et le développement du "Secteur Gare Sud" poursuit l'un des objectifs communaux majeur : développer un véritable "pôle gare", multimodal, accessible, reliant Gland Nord à Gland Sud, palliant la césure provoquée par les voies CFF, mais surtout affirmant son rôle de centralité animée, vivante et plurielle (habitat, activités, services). Plusieurs procédures ou études avançant en parallèle sont à prendre en compte dans la réalisation de cet objectif :

- les études d'avant-projet de mise en conformité des quais et de création d'un nouveau passage inférieur sous-voies menées par les CFF en collaboration avec la Commune sont actuellement en cours. Les conclusions sont attendues d'ici à fin 2013 ;
- le lancement d'une étude-test, portée par la Municipalité, en mai 2013, afin d'évaluer les potentiels de développement du secteur. Le cahier des charges de cette étude s'appuie sur une préétude économique qui aura permis de définir les programmes potentiels envisageables ;
- Sur la base des résultats de cette étude, un plan d'affectation (PPA ou PQ) devra être établi ultérieurement, afin de légaliser et de rendre possible la réalisation de la densification et des aménagements du site. Cependant, la priorité de la Municipalité reste d'engager l'étude-test pour assurer une bonne exécution des travaux CFF sans préjudice à l'avenir de l'aménagement du "Secteur Gare Sud".

1.2.3 Démarche



2. Contexte



2.1 Situation

Situé à proximité de la gare de Gland, le secteur concerné par l'étude-test est actuellement occupé par des terrains colloqués en zone de moyenne densité et en zone artisanale (une partie de la parcelle n° 611 seulement). Il est délimité :

- au Nord par la zone artisanale ;
- à l'Ouest par les voies ferrées et comprend les chemins de la Crétaux et du Vernay qui les bordent ;
- à l'Est par le chemin de la Chavanne ;
- au Sud par la rue du Perron et la zone de moyenne densité (parcelle n° 558).

Le site s'étend sur une surface d'environ 13'300 m². Il est presque entièrement propriété de la Commune de Gland.

2.2 Périmètres, affectation et état foncier

Périmètres et affectation

Le périmètre d'étude comprend les parcelles communales n^{os} 558, 609, 610, 611 et 651, la parcelle des CFF n^o 552, ainsi que les domaines publics (DP) les entourant (cf. image ci-contre). Ce périmètre correspond au secteur où sera développé le futur Plan de quartier (PQ) ou Plan partiel d'affectation (PPA).

C'est sur cette surface que les aménagements des espaces publics, le positionnement de la rampe Sud du passage inférieur et les principes de volumétrie du bâti doivent être implantés. Les candidats doivent apporter des réflexions sur l'ensemble de ce périmètre dans le but de créer une "pièce urbaine" intégrée au reste de la ville de Gland.

Un périmètre d'étude "étendu", longeant les façades des bâtiments sis le long du chemin de la Crétaux, est identifié. Il permet aux participants de proposer des aménagements afin d'intégrer au mieux les infrastructures CFF (élargissement des quais et parois antibruit), et leurs impacts sur le domaine public actuel du chemin de la Crétaux (voir point 3.3).

Enfin, le périmètre de réflexion, plus large, prend en compte la relation de ce secteur avec tout son environnement immédiat, à savoir le tissu pavillonnaire qui l'entoure au Sud des voies CFF, mais également les aménagements de la place Nord de la gare ainsi que sa frange bâtie.

Ce périmètre permet aux candidats de prendre en compte des phénomènes qui ne sont pas forcément visibles à l'échelle du périmètre d'étude, comme par exemple les flux des mobilités douce et motorisée.

Par ailleurs, l'orientation de la rampe Sud du futur passage inférieur devra être pensée de manière cohérente et intégrée par rapport à l'ensemble du périmètre (accès Nord, circulations à l'intérieur du passage inférieur, etc.).

Périmètre d'étude



N ^{os} parcelles	Propriétaires	Surface totale	Surface comprise dans le périmètre
552	Chemins de fer fédéraux	1'395 m ²	935 m ²
558	Commune de Gland	470 m ²	470 m ²
609	Commune de Gland	1'073 m ²	1'073 m ²
610	Commune de Gland	3'198 m ²	3'198 m ²
611	Commune de Gland	3'912 m ²	3'912 m ²
651	Commune de Gland	48 m ²	48 m ²
DP 7, 13, 18 et 23		~3'650 m ²	~3'650 m ²
SURFACE TOTALE			~13'289 m²

2.3 Desserte routière

Le périmètre retenu comprend, de manière partielle, les dessertes routières composées du chemin de la Crétaux, du chemin du Vernay, de la rue du Perron et du chemin de la Chavanne.

D'un intérêt principalement local, ces dessertes revêtent au sein du réseau routier une importance de quartier et à ce titre peuvent être classées comme "route de desserte". Toutefois, la présence d'une zone artisanale le long du chemin du Vernay confère à ce dernier (ainsi qu'au chemin de la Crétaux) un rôle tout particulier. En effet, raccordé à chacune de ses extrémités au réseau principal, cet axe permet pour l'instant d'assurer l'accessibilité à ce pôle d'activités, notamment pour les véhicules de livraison aux dimensions importantes.

D'autre part, les gabarits localement exigüs de certaines de ces artères, de surcroît accompagnées le long des voies ferrées par les emprises nécessaires à l'élargissement des quais CFF, rendent indispensable le réaménagement, voire la réaffectation, de certaines de ces dessertes.

2.4 Etat du bâti

A l'heure actuelle, la parcelle n° 611 est complètement inexploitée et la parcelle n° 558 accueille un atelier artisanal. La parcelle n° 609 est occupée par une construction vouée à l'habitat, datant des années 1920. Sa démolition sera indispensable pour la réalisation du nouveau passage inférieur et pour la concrétisation des résultats de l'étude-test.

De même, la parcelle n° 610 abrite l'ancien bâtiment des "Gardes Forts" qui sera également démoli. A terme, ces parcelles seront donc libres pour de nouveaux aménagements.

La parcelle communale n° 651 est aujourd'hui utilisée pour les containers d'un immeuble sis à proximité, qui devront être maintenus sur la parcelle, mais l'emplacement peut être revu.

La parcelle CFF n° 552 est aujourd'hui libre de toute construction, mais est impactée par une servitude de passage afin de desservir les parcelles situées le long du chemin de la Crétaux. Cette servitude devra être maintenue. Des containers sont également présentés sur cette parcelle et peuvent y être relocalisés.

Périmètre de réflexion



2.5 Vues du site



1_



Une futur passage inférieur à intégrer aux aménagements urbains du "Secteur Gare Sud"

2_



Chemin du Vernay à réaménager

3_



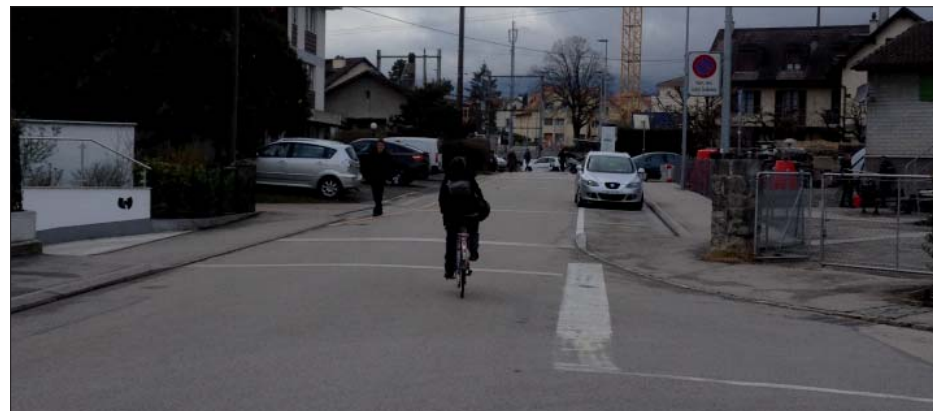
Chemin de la Crétaux : une future paroi antibruit à intégrer

4



Chemin de la Crétaux : des transitions urbaines entre les futurs quais et le "Domaine des Pins" à mettre en scène

7



Rue du Perron : un domaine public à requalifier

5



Rue du Perron : du stationnement vélo à redéfinir et la rampe du nouveau passage inférieur à intégrer

8



Parcelle n° 611 : une morphologie urbaine à créer

6



Rue du Perron : une offre "modes doux" à renforcer

9



Parcelle n° 611 : une accessibilité multimodale à faciliter

2.6 Planifications supérieures

2.6.1 Plan directeur cantonal (PDCn)

Le Plan directeur cantonal adopté en 2008, identifie le périmètre des centres régionaux, dont Gland fait partie et qui inclut le périmètre de l'étude-test. Le centre est défini comme un quartier, construit ou projeté, duquel les principaux équipements et services, ainsi que les stations de transports publics, sont facilement accessibles à pied (environ 500 mètres). Une densification qualifiée est encouragée dans ces périmètres, sans limite maximale (mesure A11 du PDCn).

Le PDCn fait également référence aux interfaces de transport (mesures A23, A24 et A25). Il y est fait mention de la volonté d'améliorer la qualité, la fonctionnalité et la desserte de ces espaces via une meilleure gestion des équipements à disposition de la population, comme, par exemple, les parkings d'échange (P+R), les stations vélos (B+R) et les axes piétonniers.

2.6.2 Plan directeur communal (PDCom) et Plan général d'affectation (PGA)

Le Plan directeur communal de Gland (adopté en 1997) comporte une "fiche de coordination" spécifique au secteur de la gare (fiche 9 "Centre Gare"). Ce secteur, identifié comme l'une des trois centralités à l'échelle communale, suppose un renforcement de son rôle de pôle central. Il est donc notamment recommandé d'y concentrer des activités (services) et des aménagements de l'espace public afin de contribuer à la qualité et au dynamisme de cette centralité en termes d'emplois et d'équipements.

En outre, le PDCom a pour objectif de rechercher et relier des espaces de verdure à l'intérieur du tissu bâti de moyenne et forte densités, tout en les liant au réseau de chemins de mobilité douce (piétons et vélos).

D'après le Plan des zones communal (adopté en janvier 2005), les parcelles n^{os} 552, 558, 609, 610, 651 et une partie de la parcelle communale n° 611, sont classées en zone de moyenne densité. La partie restante de la parcelle n° 611 est affectée à la zone artisanale.

La réglementation actuelle applicable à ces parcelles réduit de manière trop importante les potentiels de développement de ce secteur stratégique de la Commune de Gland. Par ailleurs, le PDCom et le PGA sont en cours de révision. La nouvelle affectation attribuée aux parcelles concernées ne pourra être définie qu'à l'issue de l'étude-test, par le règlement ad hoc du PPA, ou PQ, qui définira les conditions d'aménagement du périmètre.

2.6.3 Projets corrélés au secteur étudié

Le projet "Gare Sud" devra être couplé aux diverses études relatives au secteur de la gare de Gland. La mise en conformité des quais ferroviaires remettra partiellement en cause la position et l'affectation actuelles des chemins de la Crétaux et du Vernay. Ainsi, il y aura lieu de requalifier ces chemins, afin d'améliorer leur relation avec la gare et les parcelles privées qui les bordent. En raison de la réalisation du nouveau passage sous-voies, la rue du Perron fera également l'objet de transformations importantes.

La rampe d'accès au futur passage inférieur, côté Sud, est intégrée au programme de l'étude-test, afin de prévoir des aménagements cohérents. Les propositions des candidats liées aux accès au nouveau passage inférieur et aux équipements d'accès aux trains CFF pourront être intégrées aux études d'avant-projet menées par les CFF et la Commune de Gland.

Le Maître de l'ouvrage attend des candidats des propositions innovantes et réalistes relatives à l'emplacement et l'orientation de la rampe d'accès au futur passage inférieur pour les piétons et deux-roues légers en direction et en provenance du Sud. Cette infrastructure devra devenir un élément intégré au concept d'aménagement du quartier "Gare Sud". Il faudra toutefois prendre en compte les contraintes des CFF liées à ce type d'infrastructure, notamment pour ce qui est de son gabarit et de la fluidité des circulations.

3. Procédure



3.1 Objet de l'étude-test

La Commune de Gland, propriétaire de la majeure partie des terrains du secteur d'étude, a organisé une procédure **d'étude-test** pour permettre l'élaboration d'un **concept général d'aménagement portant sur l'organisation spatiale et la morphologie urbaine**.

Ce concept incluait l'étude du franchissement de la gare et l'apport de propositions d'implantation pour la rampe sise au Sud du futur passage inférieur, ainsi que pour les espaces publics, les espaces naturels et leurs abords. De plus, des propositions

de traitement de la transition entre la future mise en conformité des quais et le tissu bâti devaient être faites.

3.2 Participants

L'étude-test est utilisée comme instrument destiné à la recherche de concepts urbanistiques et de solutions d'intégration de la rampe Sud du nouveau passage inférieur. Dans le but de dégager une stratégie efficiente de développement territorial du "Secteur Gare Sud", un mandat d'étude-test a donc été donné à quatre professionnels ayant des compétences d'urbaniste et de paysagiste (des équipes de plusieurs personnes associées pouvaient également se former, au libre choix des bureaux invités).

La démarche visait à faire émerger, par le projet, les éléments fondamentaux du développement urbain. Les quatre études ont été menées en parallèle et ponctuées par deux ateliers interactifs au cours desquels un collège d'experts a eu pour tâche d'évaluer les propositions des participants.

Les bureaux d'urbanisme et de paysagisme suivant ont été retenus :

- Bureau Ilex, paysage et urbanisme (Lyon, FR) ;
- Darius Golchan et ACAU (Genève) ;
- Tribu (Lausanne) ;
- Echo&Co (Montreux).

3.3 Modalités de participation

L'attribution des mandats d'étude-test a été communiquée par courriel aux participants invités par le Maître de l'ouvrage. Suite à l'attribution, les quatre participants invités ont confirmé leur participation par courrier électronique et postal à l'adresse de la Commune dans un délai de 10 jours à partir de la notification de décision d'attribution des mandats.

En acceptant le mandat d'étude-test, les candidats se sont engagés à rendre les éléments demandés sous les délais convenus, dans le respect du calendrier fixé par le Maître de l'ouvrage.

Dans le cas où un candidat aurait renoncé à participer, le Maître de l'ouvrage se réservait le droit de le remplacer. Le cas échéant, le Maître de l'ouvrage en aurait informé les autres candidats.

Tout projet qui n'aurait pas répondu aux conditions fixées dans le présent règlement se serait vu exclu du jugement et n'aurait eu droit à aucune rémunération.

3.4 Propriété des documents et droits de la propriété intellectuelle

Les documents déposés par les candidats sont la propriété exclusive de l'adjudicateur et ne seront pas restitués au terme de la procédure.

Le droit d'auteur sur les projets reste propriété des participants.

L'adjudicateur se réserve le droit d'exploiter, dans l'optique du développement de son projet, toute proposition qui aurait été remise par un candidat et qui aurait été rétribuée.

3.5 Composition du collège d'experts

Président

M. Bruno Marchand, architecte, professeur EPFL, bureau DeLaMa et membre de la Commission d'urbanisme de la Commune de Gland.

Membres non-professionnels

M. Olivier Fargeon, Municipal responsable du service infrastructures et environnement, Gland.

Membres professionnels

M. Thierry Genoud, Municipal responsable du service bâtiments et urbanisme, architecte, Gland.

Mme Federica Regazzoni, géographe, service bâtiments et urbanisme, Gland.

M. Thierry Chanard, architecte-urbaniste FSU, bureau GEA Vallotton et Chanard SA, Lausanne.

M. Hervé Froidevaux, économiste, bureau Wüest & Partner SA.

M. Philippe Gasser, ingénieur en mobilité, bureau Citec SA.

Mme Mélanie Martin, cheffe de projet, CFF.

M. Noël Luzzi, manager des mandats, CFF.

M. Jean-Yves Le Baron, architecte-paysagiste, bureau "L'atelier du paysage".

Le collège d'experts a approuvé le programme et le règlement en date du 27 mars 2013. Le 27 mai 2013, il a transmis aux concurrents ses réponses aux questions reçues.

4. Problèmes posés aux concurrents



4.1 Objectifs de l'étude-test

4.1.1 Urbanisation et espaces publics

Le développement du secteur Sud de la gare de Gland doit se réaliser de manière coordonnée et donner lieu à une urbanisation de qualité, de par sa forme urbaine, sa mixité et le confort de vie offert à ses habitants. Il doit marquer le caractère de centralité du secteur de la gare.

Vocation, densité, mixité

- Définir la vocation des principales poches de développement (logements, activités, équipements) ;
- Fixer la densité et la mesure de l'utilisation du sol (potentiel habitants et emplois) ;
- Promouvoir la mixité fonctionnelle ainsi que la diversité sociale et générationnelle ;
- Localiser l'implantation de nouveaux équipements publics ;
- Localiser les implantations commerciales et leur vocation ;
- Proposer des habitations pour personnes à revenus modestes et des logements protégés (politique cantonale du logement).

Forme urbaine

- Déterminer la morphologie urbaine (aires d'implantation, gabarits, etc.) ;
- Localiser et qualifier les espaces publics (pleins et vides comme éléments structurants) ;
- Définir les limites du tissu bâti ;
- Prendre en compte dans la réflexion les planifications en cours, comme identifiées dans l'étude de prédiagnostic.

Requalification

- Requalifier la place Sud de la Gare et son interface TP ;
- Veiller à la bonne intégration de la rampe Sud du nouveau passage inférieur ;
- Fixer les objectifs pour la transformation urbaine du site ;
- Examiner la densification de la zone.

4.1.2 Mobilité

Mobilité douce

- Garantir un accès aisé des piétons et vélos aux équipements et aux services (proximité, parking vélos, aménagements de surface) ;
- Relocaliser une station de vélos en libre-service ;
- Proposer des places de stationnement vélos ;
- Compléter et valoriser le réseau des chemins piétons de la ville.

Transports publics

- Organiser l'interface des bus régionaux et du Transport urbain de Gland (TUG) ;
- Localiser un arrêt pour les bus de 12 et 20 mètres de long dans les deux sens et partiellement couvert ;
- Intégrer les projets CFF : élargissement des quais et nouveau passage inférieur.

Transports individuels motorisés

- Proposer un schéma des circulations en relation avec les secteurs de développement ;
- Organiser les accès aux commerces et aux services ;
- Proposer une zone de dépose-minute ;
- Créer du stationnement deux-roues.

4.1.3 Paysage

- Qualifier le traitement des franges urbaines et leurs rapports avec les voies CFF et la zone artisanale au Nord ;
- Développer un concept paysager (végétalisation, sites inconstructibles, espaces verts).

4.1.4 Environnement

- Encourager la préservation des ressources non renouvelables (sol, énergie fossile, eau, air) et promouvoir l'utilisation d'énergies renouvelables.

4.1.5 Equipements et infrastructures

- Localiser des infrastructures et des équipements (par exemple : scolaires, culturels, sportifs, de détente, commerciaux, etc.) dans le secteur Sud et envisager des synergies avec les équipements existants et projetés (déchèterie, structure d'accueil petite enfance, piscine publique, bâtiment pluri-générationnel (projet Tetris), etc.).

4.2 Eléments de programme

4.2.1 Principes d'aménagement

- Indice d'utilisation du sol (IUS) : une forte densité est recherchée, dont la mesure est laissée au libre choix des participants qui devront la justifier.
- Mixité fonctionnelle : un équilibre entre les surfaces dédiées aux logements et celles dédiées aux activités, aux commerces ainsi qu'aux équipements publics (crèche, maison de quartier, etc.) devra être trouvé. Les équipements publics devront pouvoir répondre non seulement aux besoins du quartier mais aussi de la ville ;

Les activités commerciales seront implantées afin de favoriser l'animation du quartier ;

Les soumissionnaires devront également définir l'organisation spatiale des logements, des activités / commerces et des équipements publics.

- **Espaces publics / privés** : l'aménagement des espaces extérieurs devra comprendre des espaces publics ouverts et favorisant la perméabilité du quartier. Ce dernier sera intégré à la ville et deviendra une "pièce urbaine" ouverte sur son environnement proche ;

La présence d'espaces végétalisés et d'éléments naturels, ainsi que la présence de l'eau, doivent être favorisées dans le but de réduire, lorsque possible, les surfaces minérales et imperméabilisées ;

Les espaces publics devront être conçus de manière à s'adapter à différents usages (aires de jeux, aires de détente, aires adaptées aux aînés, zones de transit pour la mobilité douce, etc.) et favoriser la présence de la nature en ville.

4.2.2 Contraintes CFF

- **Rampe Sud** : il sera indispensable de proposer une variante d'intégration du débouché Sud du nouveau passage inférieur (les résultats de l'étude préliminaire sont joints au programme). A ce jour, l'orientation de la rampe du côté Sud n'est pas décidée. Le but de la présente étude-test est également de trouver le bon aménagement pour cette infrastructure. Un gabarit de 8 mètres de large et une rampe à 6% de pente doivent être pris en compte, afin de permettre une circulation fluide de tous les modes empruntant ce passage (piétons, personnes à mobilité réduite, vélos, etc.).
- **Bruit ferroviaire** : en application de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit, les CFF doivent réaliser d'ici 2015 les ouvrages définis au programme d'assainissement du bruit. La position et les dimensions des parois antibruit, illustrées sur le plan des contraintes, ainsi que la norme USPR "Ecrans antibruit pour chemins de fer" devront être prises en compte afin de proposer un concept de traitement de cette infrastructure, comme mentionné au point 3.3 du présent document.
- **OPAM** : selon les critères d'appréciation pour l'Ordonnance sur les accidents majeurs, le risque sur la Commune de Gland se trouve dans la moitié inférieure du domaine intermédiaire. Une étude détaillée selon le guide de planification pour tout projet générant un accroissement de la population le long des voies sera nécessaire dans le cadre de l'élaboration du Plan partiel d'affectation ou Plan de quartier.
- **Ligne haute tension CFF** : en l'état des connaissances actuelles, une distance de construction à la ligne haute tension est identifiée dans le plan des contraintes. Des bâtiments bas peuvent être implantés plus près des lignes, selon le calcul explicité dans l'annexe "Application des limites de construction de l'Ordonnance sur les lignes électriques (OLEI)". De plus, "les lieux où se regroupent temporairement un grand nombre de personnes (places de rassemblement, places de marché, lieux d'exposition, préaux d'écoles, places de sport, terrains de cam-

ping, aires de repos publiques, etc.) ne doivent pas se situer dans la zone d'une ligne aérienne à haute tension (voir annexe)" (art 39 OLEI).

4.2.3 Transports publics

Le secteur Sud est appelé à devenir le pôle de desserte principal de la gare par les lignes de bus. Aujourd'hui, l'arrêt de bus localisé au chemin de la Chavanne ne répond pas complètement aux attentes de la Commune et des opérateurs de transports publics.

Il devra être placé le plus proche possible de la gare et permettre à des bus de 12 mètres de long et articulés (20 mètres), de stationner aux arrêts pour la mise à zéro des horaires. Ainsi, il faudra prévoir des quais dans les deux sens permettant le stationnement simultané d'un bus de 12 mètres et d'un bus articulé de 20 mètres de long. L'itinéraire des lignes de bus dans ce secteur peut donc être revu.

4.2.4 Accessibilité TIM et modes doux

- De par les projets d'extension et d'élargissement des quais Sud prévus par les CFF, les chemins de la Crétaux et du Vernay vont être supprimés ou adaptés selon leur configuration actuelle (cf. plan des contraintes). Le tracé de ces voies de circulation, ainsi que leur fonction de desserte du quartier (livraisons de la zone artisanale au Nord du périmètre par le chemin du Vernay notamment) devront être repensés dans le cadre de l'étude-test.
- Des chemins piétons doivent être prévus en dehors des quais ferroviaires, non destinés au transit des piétons.

4.2.5 Stationnement

- **Places de parc pour voitures** : le stationnement de longue durée pour les utilisateurs des trains CFF se fait actuellement au P+R au Nord-Ouest de la gare. De ce fait, dans le secteur Sud, il faudra uniquement prévoir des places dépose-minute. Celles-ci devront être le plus proche possible de la gare. Les besoins ont été estimés au minimum à 5 places et au maximum 10. Ces chiffres prennent uniquement en compte les besoins des usagers CFF. En fonction du concept d'aménagement du secteur Sud proposé, ces besoins devront être adaptés en application des normes USPR en vigueur.
- **Places de parc pour vélos et motos** : au Sud de la gare, les besoins des usagers CFF pour le stationnement des vélos et motos ont été estimés à environ 150 places. Elles devront être le plus proche possible de la gare et environ 2/3 devront être couvertes. En fonction du concept d'aménagement du secteur Sud proposé, ces besoins devront être adaptés en application des normes USPR en vigueur.

Une station "velopass" de 12 vélos se situe le long de la rue du Perron. Elle devra être maintenue dans le cadre du projet de réaménagement de ce secteur. Son emplacement peut cependant être revu.

4.2.6 Autres contraintes

- Parcelle n° 651 (communale) : les containers des immeubles à proximité devront être maintenus sur la parcelle (cf. plan des contraintes).
- Parcelle n° 552 (CFF) : la servitude de "passage à pied et pour tout véhicules" doit être maintenue ainsi que la possibilité d'y entreposer des containers (cf. plan des contraintes).
- Réseaux souterrains : le projet d'aménagement proposé doit tenir compte de la position des canalisations de gaz, afin d'éviter de renchérir de façon disproportionnée le projet.

4.3 Plan des contraintes (voir ci-après)

PLAN DES CONTRAINTES

Légende

données générales

-  périmètre d'étude
-  périmètre d'étude étendu
-  bâtiments projetés
-  bâtiments à démolir
-  lignes haute tension (HT)

contraintes légales

-  cadastre bruit routier jour / nuit (DSIII)
-  cadastre bruit ferroviaire jour / nuit (DS III)
-  limite à la ligne HT RE (23m)
-  limite à la ligne HT CFF 132 KW (20m)
-  antenne GSM et sa limite ORNI (40m)
-  limite des constructions hors périmètre
-  servitude de passage (2003/002289)

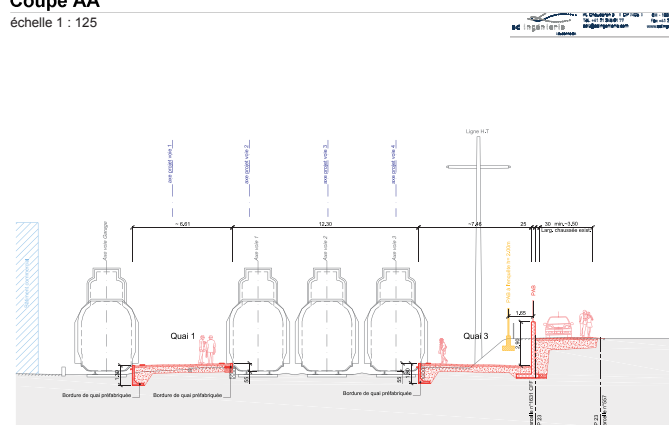
contraintes CFF

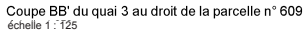
-  quais
-  quais optionnels (420m)
-  passage sous-voies, couvert et escalier nouveau
-  passage sous-voies à démolir
-  abris
-  zone d'accès aux trains
-  emprise CFF minimale
-  parois antibruit impératives / optionnelles

autres contraintes

-  canalisations de gaz de ville (à titre indicatif)
-  périmètre d'installation des containers

Coupe AA'
échelle 1 : 125





5. Atelier intermédiaire



5.1 But de l'atelier et déroulement

Après une séance de lancement organisée le 7 mai 2013 comprenant une présentation des enjeux aux participants ainsi qu'une visite du site, le premier atelier intermédiaire a eu lieu le 26 juin 2013 au matin. Cet atelier avait pour but l'analyse du contexte, la recherche d'un concept urbanistique et l'implantation du programme ainsi que l'aménagement des espaces publics par chaque participant, en présence des autres bureaux invités.

Après un mot de bienvenue du Président, chacun des quatre participants a, en 25 minutes, présenté son projet. A la suite des présentations, un débat a directement suivi entre le collège d'experts et le bureau ayant présenté son projet. Sa durée était également de 25 minutes.

Ordre de passage des participants :

- Groupe Darius Golchan / ACAU (et Sophie Lufkin architecte, Cert Aragao) ;
- Groupe Echo&Co (lopes&perinet-marquet architectes et urbanistes, In Situ architecte-paysagiste, auBureau 15, team+, BG Ingénieurs Conseils) ;
- Ilex paysage urbanisme ;
- Tribu architecture.

5.2 Délibérations du collège d'experts

Suite à cette matinée d'échanges avec les quatre bureaux invités, le collège d'experts s'est à nouveau réuni l'après-midi du 26 juin afin de rédiger les critiques et recommandations à adresser à chacun des projets sous la forme d'un rapport. Ce document a été envoyé à tous les participants le 5 juillet 2013.

5.3 Présentation des projets et recommandations du collège d'experts

Projet "My Rail Home", groupement Darius Golchan / ACAU



Description du projet

Le projet du groupement Golchan/ACAU cherche à créer une "chambre urbaine" identifiable venant compléter la succession de séquences le long des voies de chemin de fer. Elle se compose de sept bâtiments-plots dont les gabarits vont décroissant au fur et à mesure que l'on s'éloigne des voies (R+4 à R+2), générant un programme mixte de près de 10'000 m².

Evoluant au sein d'un parc paysagé, ces bâtiments forment un trapèze dont les fronts discontinus marquent l'espace : au Nord-Ouest les voies, au Sud une généreuse rampe d'accès au passage inférieur et au Sud-Est, le chemin de la Chavanne.

Les rez des bâtiments sont affectés aux commerces et services. Ils contribuent à animer le chemin du Vernay.

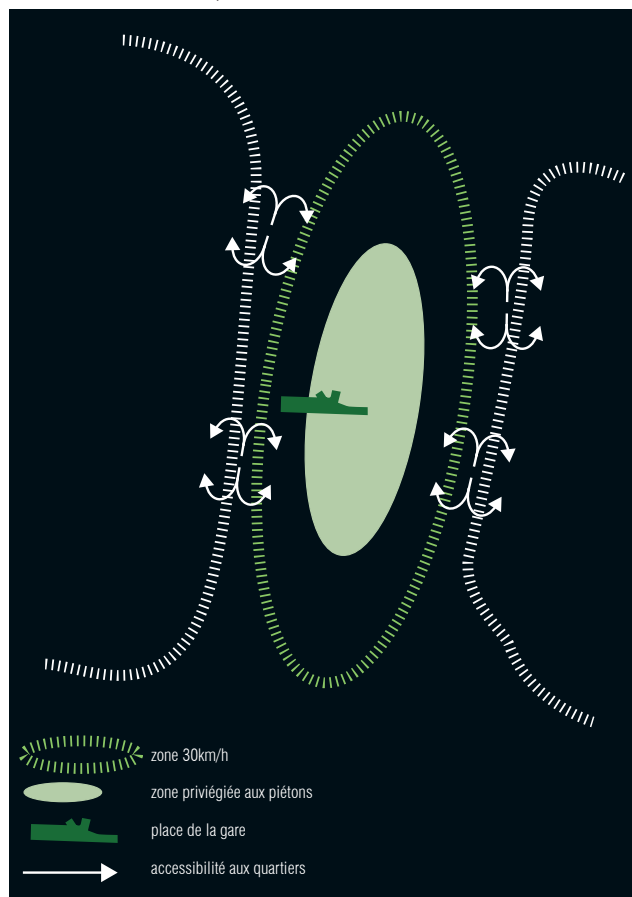
Par ailleurs, le chemin de la Crétaux et le chemin du Vernay sont traités comme une promenade ponctuée de seuils faisant transition entre espace public et espace privé. Les piétons déambulent ainsi dans une vaste zone apaisée.

La rue du Perron passe du statut de route à celui de zone 20. Elle accueille la zone de dépose-minute à proximité de la gare et les bus s'arrêtent au chemin de la Chavanne, comme actuellement.

Enfin, un "barreau Est" relie le Vernay à la Chavanne et permet l'accès des poids lourds à la zone artisanale, évitant ainsi de contrarier la tranquillité souhaitée pour l'ensemble de la "chambre urbaine".

Projet "My Rail Home" : Analyse du contexte

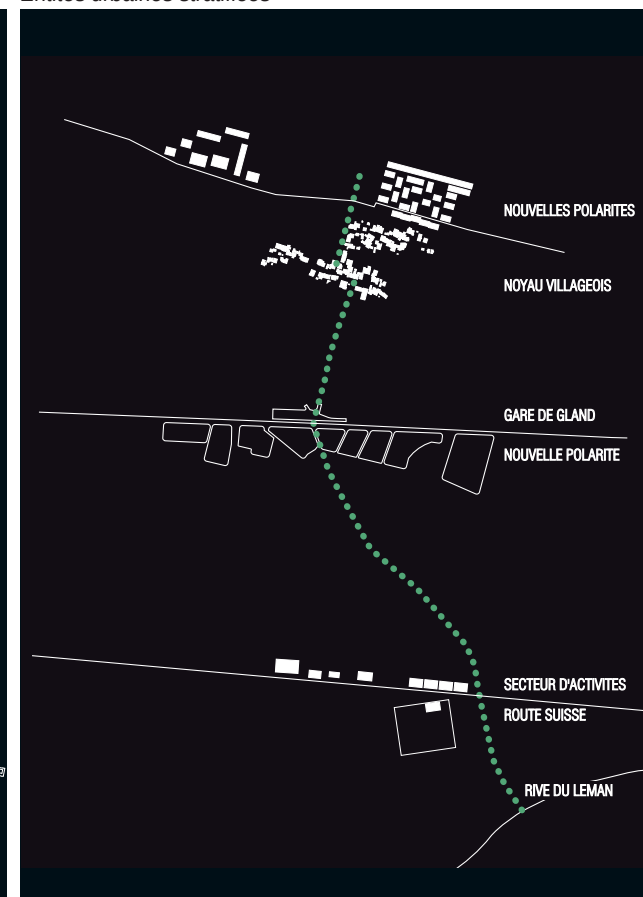
Zone calme au centre, accessible



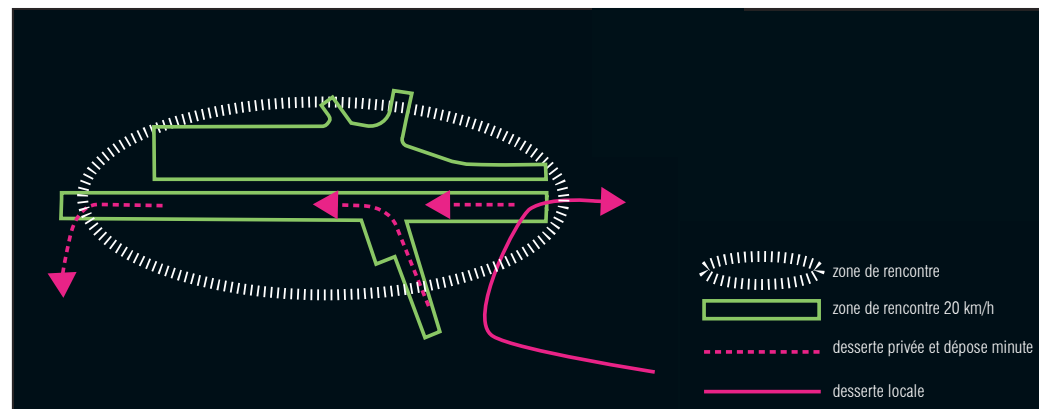
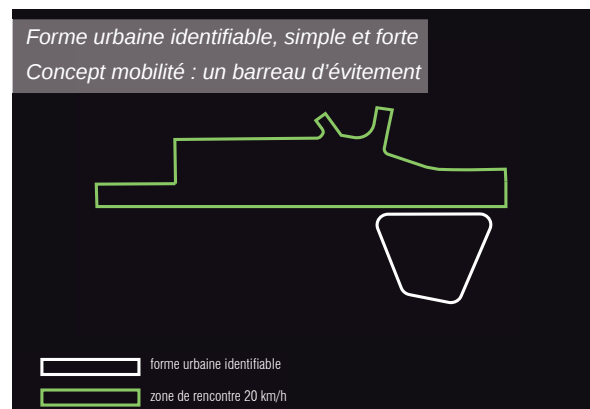
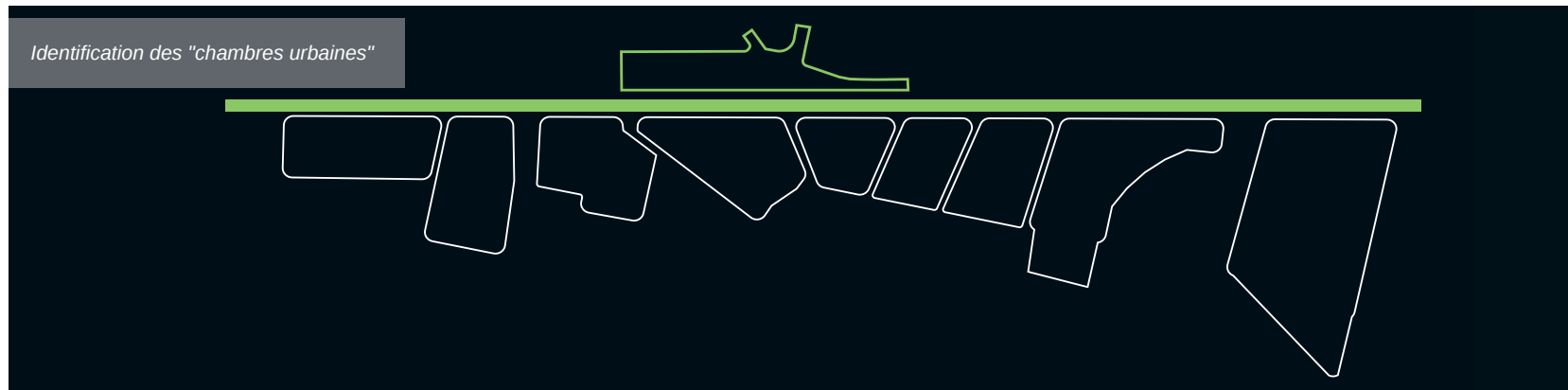
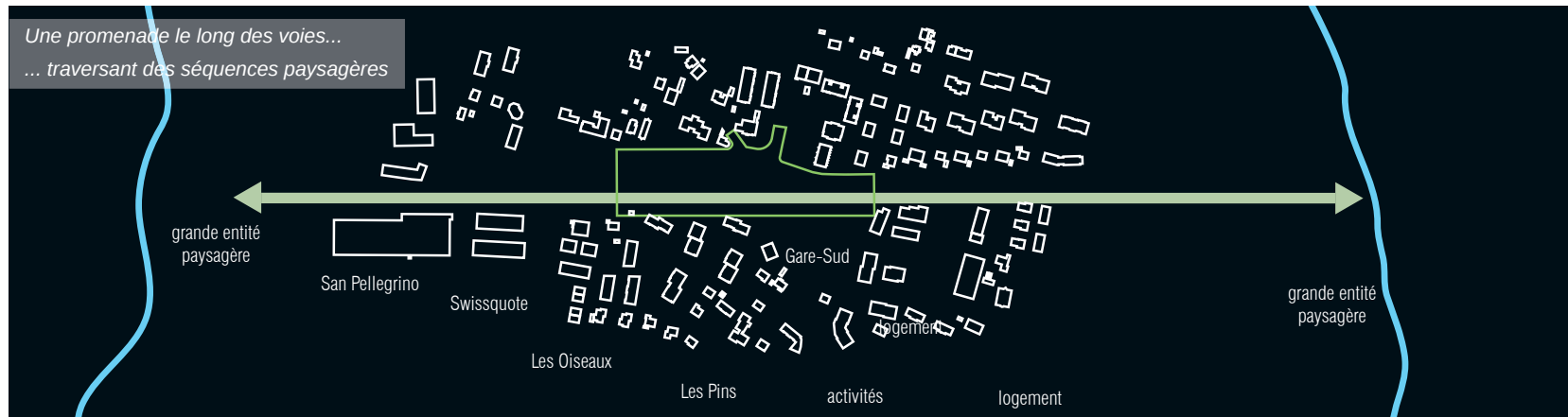
Objets référentiels



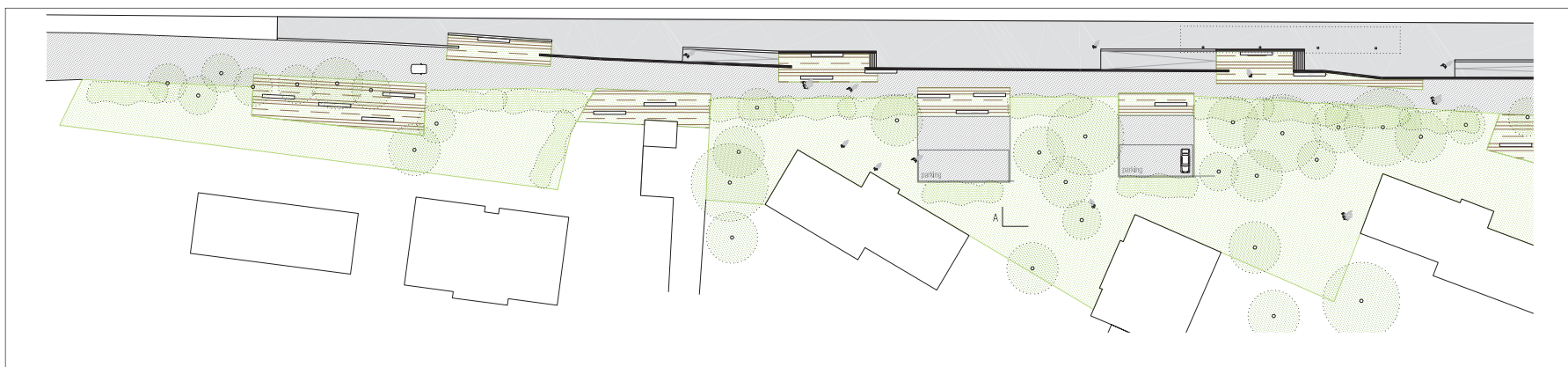
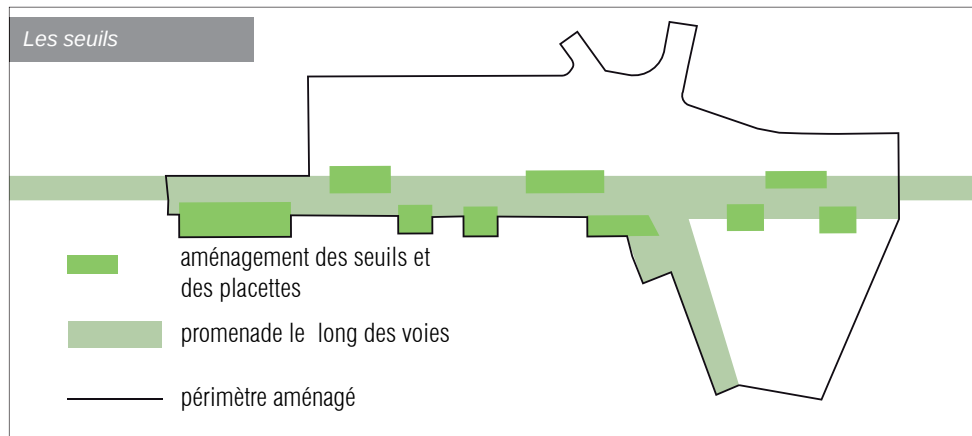
Entités urbaines stratifiées



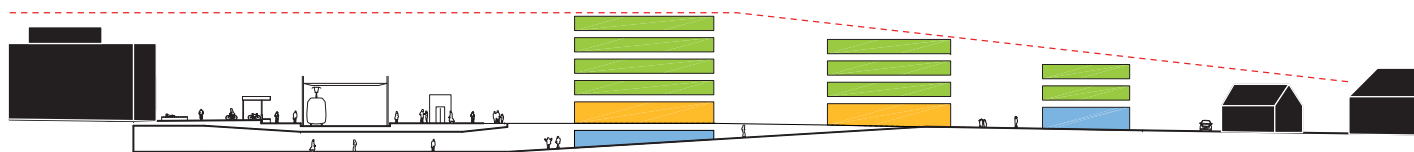
Projet "My Rail Home" : Concept



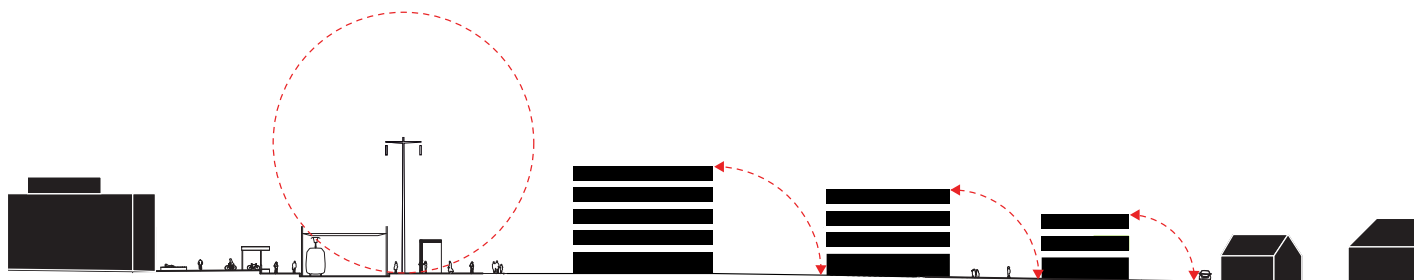
Projet "My Rail Home" : Concept



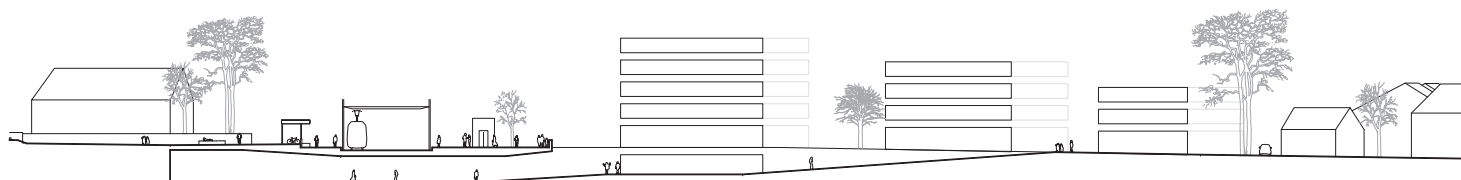
Projet "My Rail Home" : coupes et programme



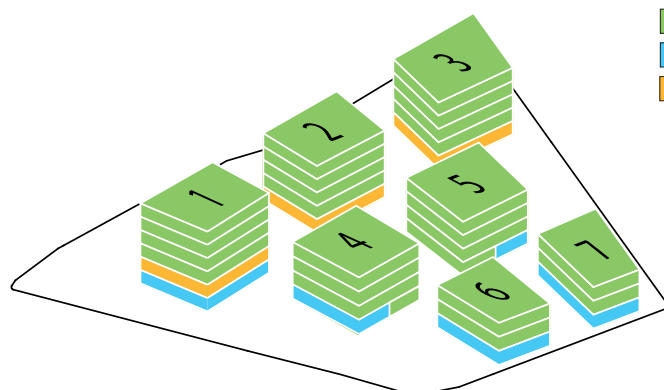
Coupe 1



Coupe 2



Coupe 3



Logements :	7'953 m ²
Activités :	776 m ²
Services :	1'196 m ²
SPd :	9'925 m²

Appréciation générale du collège d'experts

La rampe proposée est généreuse et se développe sur une soixantaine de mètres. Le concept propose des commerces en pied de façades, le long de sa limite Est. "L'accrochage" de ces bâtiments pose la question de la sécurité des accès aux commerces (les vélos circulent sur la partie est de la rampe).

La proposition a été appréciée quant au traitement de la frange créée entre les quais et les chemins de la Crétaux et Vernay, tout comme les seuils paysagers marquant la limite entre les espaces publics et privés. A proximité de l'urbanisation, les transitions entre ces espaces doivent cependant être mieux définies.

La dissociation des flux poids lourds / TIM, par la création d'une route de liaison entre le chemin de la Chavanne et le chemin du Vernay, a été saluée. L'arborisation d'une frange à l'Est du périmètre est plutôt destinée à "filtrer" l'environnement voisin de la zone d'activités, qu'à participer à la composition paysagère de l'ensemble.

Le collège d'experts n'est pas convaincu de la solution urbaine proposée qui, d'une part, ne correspond pas à un quartier de coeur de ville et, d'autre part, ne doit pas nécessairement tenir compte des gabarits des quartiers voisins.

Recommandations thématiques du collège d'experts

Urbanisme et espaces publics

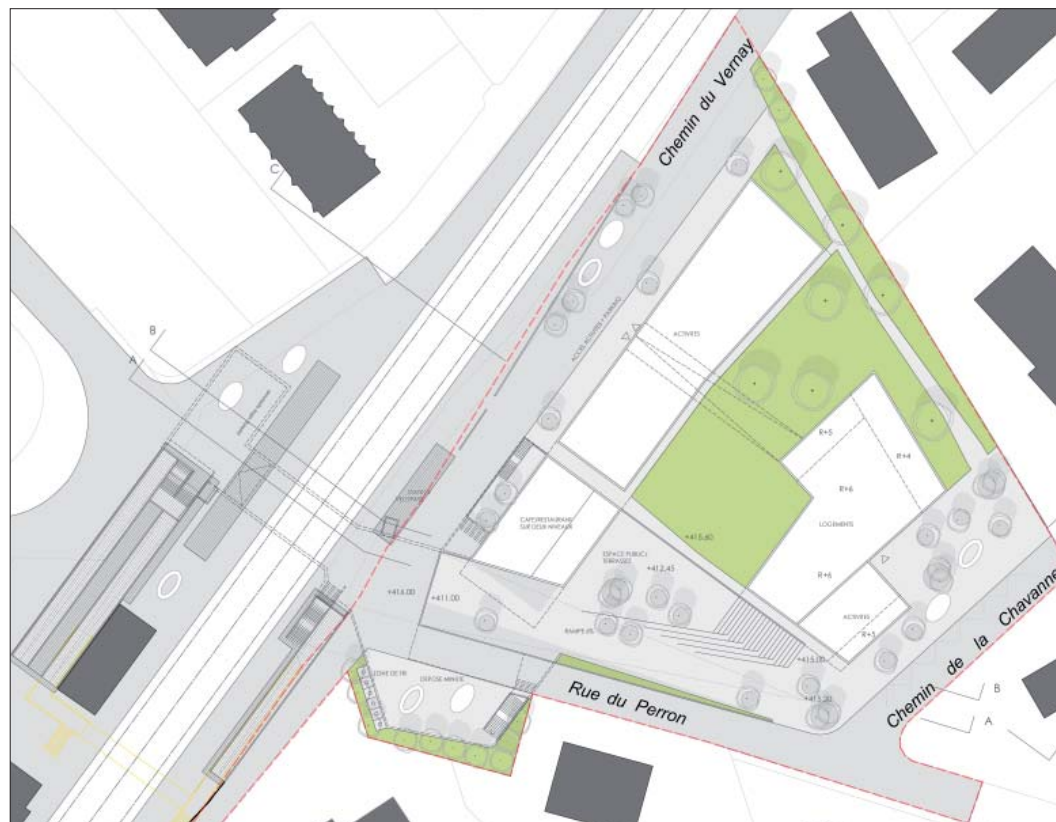
- Augmenter la densité du quartier par des gabarits plus élevés.
- Définir si la rampe est une rampe "accrochée" ou "dissociée". Traiter en conséquence sa limite avec la rue du Perron et clarifier sa relation aux bâtiments (pied de façades et sécurité des usagers).
- Exploiter le potentiel de "l'espace-place" Nord, de manière à dégager un véritable espace public.
- Conférer à l'espace d'accueil Sud des dimensions en rapport avec les flux des usagers TP.
- Limiter le nombre de seuils sur les quais, afin de ne pas susciter un mélange des flux piétons sans relation directe avec les infrastructures CFF.
- Reprendre le débouché Nord de la rue du Perron en direction du quai Sud (un obstacle physique doit notamment être présent au droit des quais pour des raisons de sécurité des véhicules et des voyageurs).
- Caractériser plus précisément les surfaces destinées aux activités et leur relation aux espaces publics.
- Expliciter la relation Nord/Sud par un mobilier et/ou une végétation rappelant le langage de la place Nord.

Mobilité et circulation

- Assurer un gabarit suffisant pour la circulation et le débouché des poids lourds sur le "barreau Est".
- Regrouper les places "dépose-minute" de la rue du Perron à proximité de l'arrêt de bus, ou le repositionner en un lieu plus adéquat.

Paysage et environnement

- Définir les principes et les typologies des plantations pour l'espace public comme pour le parc.
- Qualifier l'espace public situé entre le front bâti Nord et les quais, sans le segmenter par des accroches paysagères à caractère plus privatif.
- Clarifier le statut des aménagements paysagers internes à l'espace bâti.



Description du projet

Le projet se caractérise par le traitement ambitieux du passage inférieur, pensé comme partie intégrante du domaine public le long de la rue du Perron, avec un accès généreux s'ouvrant sur une place publique (la "place du Perron") en dévers. Cette dernière est animée par des commerces et des restaurants en rez-de-chaussée inférieur.

Un imposant front bâti Nord se déploie le long des quais et génère un espace-parc de délasserment protégé, accessible par deux parcours piétons reliant le chemin du Vernay au chemin de la Chavanne. Un bâtiment au Sud, implanté en retrait du Chemin de la Chavanne, structure l'entrée de la place du Perron et propose un espace public pour accueillir l'interface bus.

Les gabarits des bâtiments ont été volontairement poussés à l'extrême (R+5 / R+6) pour tester au maximum la potentialité urbaine du site et pour développer un programme de logements, services et commerces de plus de 17'000 m² de SPd.

L'ensemble des espaces publics de nature minérale (chemin du Vernay, rue du Perron, chemin de la Chavanne) est traité de manière similaire à la place Nord de la gare (ellipses en bois).

Les circulations s'organisent principalement le long des voies et sur la rue du Perron, avec une aire de dépose-minute à l'extrême Ouest de cette dernière.

Projet du groupement ECHO&CO : analyse du contexte

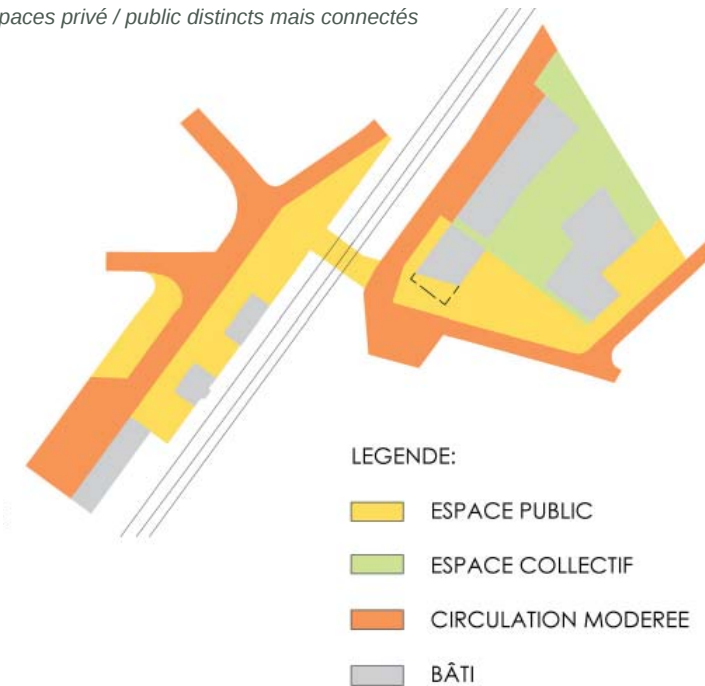
Une identité de centralité : morphologie des éléments bâtis à proximité



Projet du groupement ECHO&CO : concept "identité de ville"

- "Bâtiment front" ;
- Espace protégé au Sud ;
- "Bâtiment-Est" comme un écho au contexte bâti du Sud de Gland ;
- L'espace-rampe intègre un espace public majeur, de liaison vivante, nommé "place du Perron".

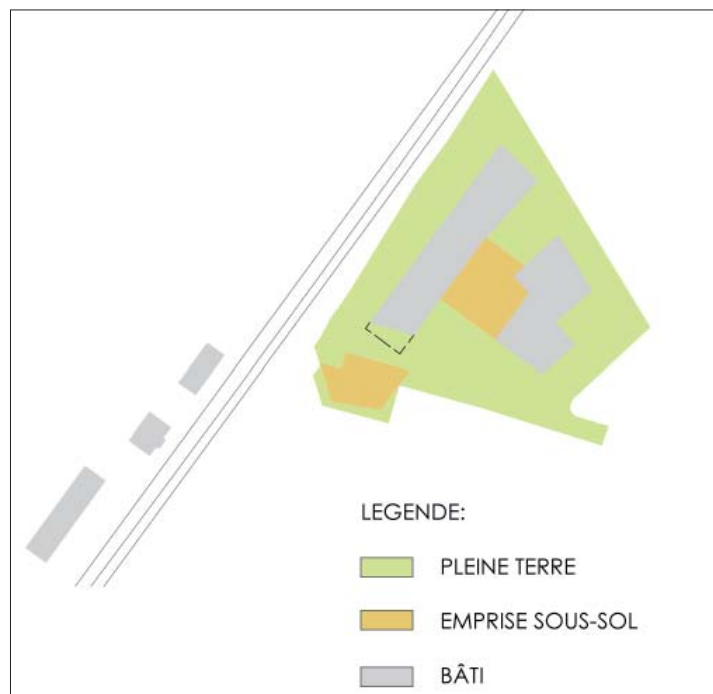
Espaces privé / public distincts mais connectés



LEGENDE:

- ESPACE PUBLIC
- ESPACE COLLECTIF
- CIRCULATION MODEREE
- BÂTI

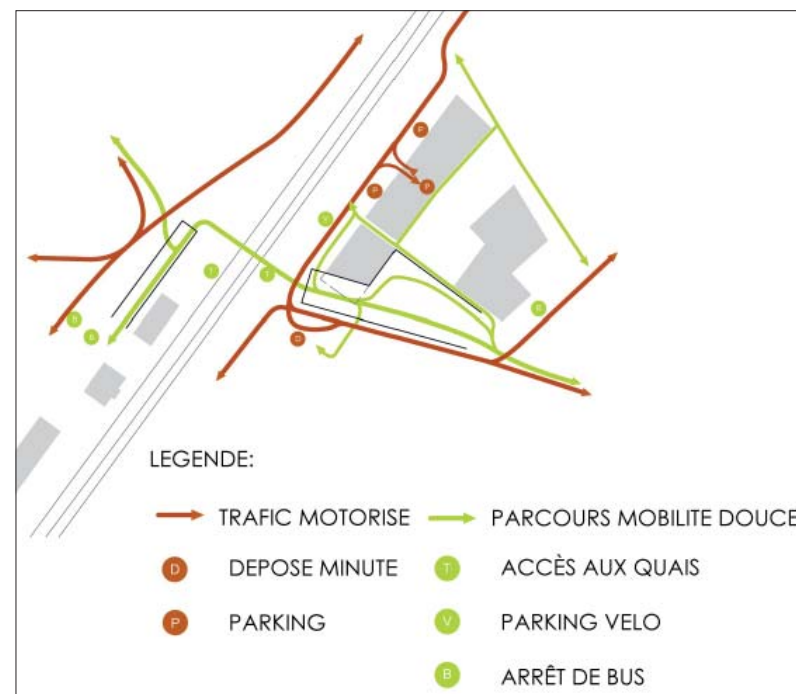
Localisation des commerces



"Place du Perron" : vue depuis le chemin de la Chavanne



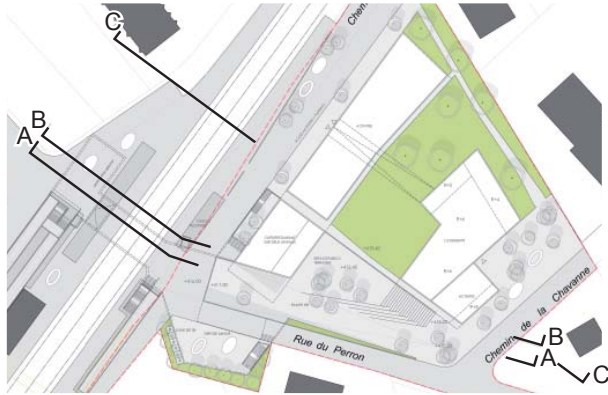
Mobilité TIM et MD



"Place du Perron" : vue depuis le passage inférieur



Projet du groupement ECHO&CO : coupes



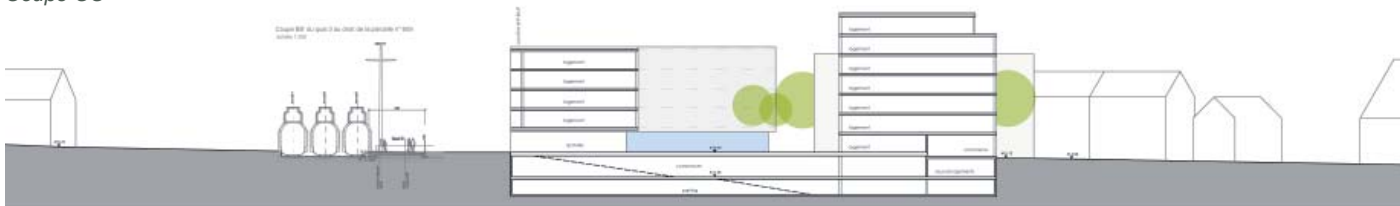
Coupe AA



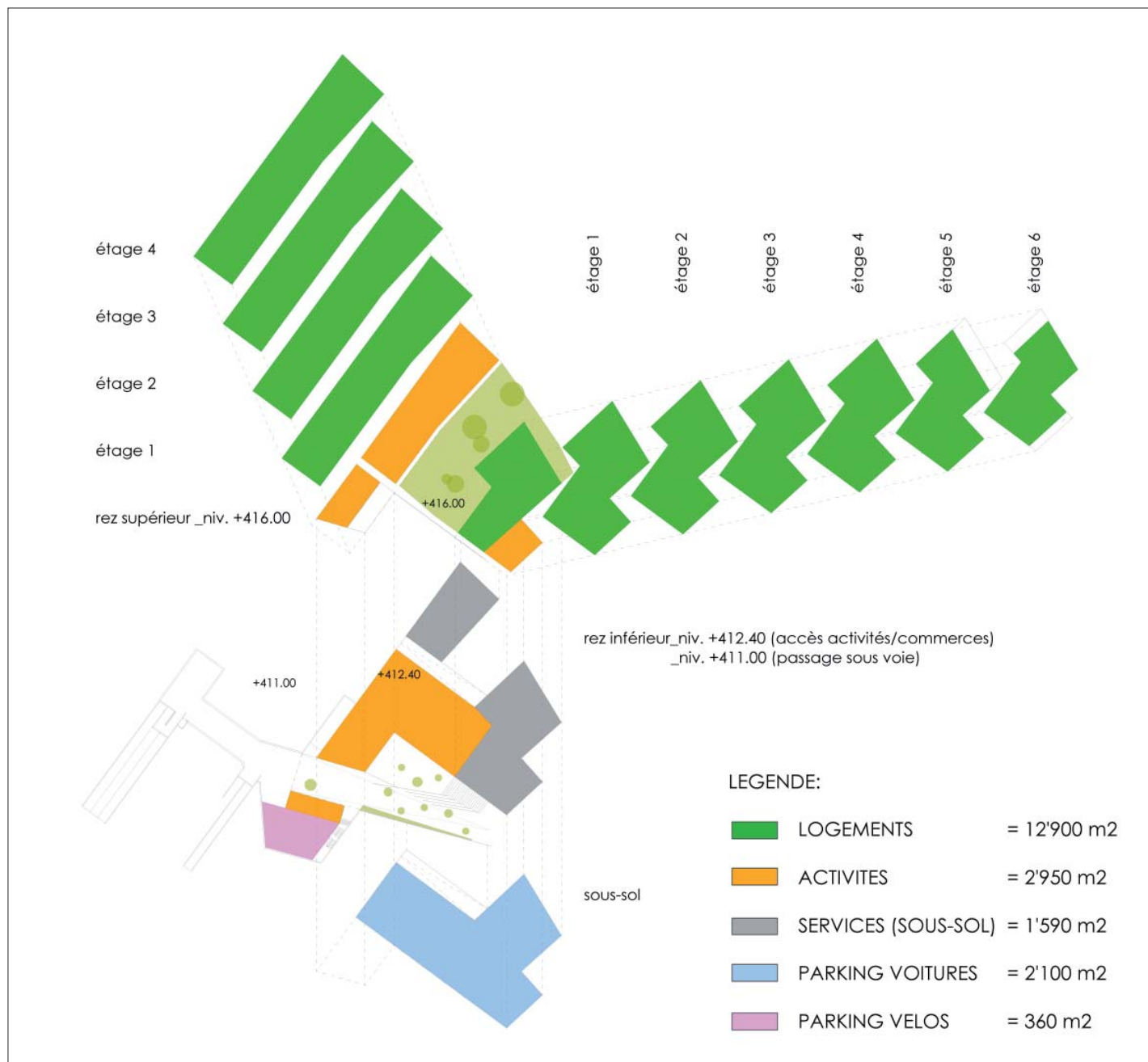
Coupe BB



Coupe CC



Projet du groupement ECHO&CO : programme



Appréciation générale du collège d'experts

La rampe proposée est traitée comme un vaste espace public. Cet espace, nommé "place du Perron", permet aux glandois et voyageurs de disposer d'une "zone d'arrêt" dans leur parcours vers la gare, ou dans leur itinéraire reliant les deux parties (Nord et Sud) de la Commune. Le concept propose, en outre, des commerces au rez inférieur comme vecteurs d'animation, sous réserve de leur ouverture à horaires étendus.

Le parti-pris de pousser à l'extrême les gabarits des bâtiments afin de tester "l'urbanité" du "Secteur Gare Sud" a été jugé intéressant, tout comme l'idée d'un espace-parc de délasserment.

Toutefois, le collège d'experts met en doute la pertinence des gabarits proposés, d'un front bâti Nord et d'un bâtiment Sud, visuellement dissociés, ne contribuant ni à qualifier l'espace public Nord (quais), ni à marquer spatialement la place du Perron (activités et services) et l'esplanade Sud (station bus). La hiérarchie entre ces différents espaces majeurs n'est pas assez claire.

De plus, le concept de circulation n'intègre pas la résolution de la circulation des poids lourds, ni la requalification du chemin de la Crétaux.

Recommandations thématiques du collège d'experts

Urbanisme et espaces publics

- Renforcer le parti d'une rampe "espace public" animée. Structurer cet espace de manière plus franche et généreuse.
- Revoir la disposition du dépose-minute.
- Définir une densité plus adaptée au contexte d'une petite ville.
- Raccrocher le bâti et le programme plus directement à l'espace "place du Perron".
- Proposer des solutions pour assurer l'animation de la place Nord (chemin du Vernay) si le bâtiment est maintenu tel que présenté.
- Proposer des affectations propices à l'animation en soirée du front Sud du bâtiment donnant sur l'entrée du passage inférieur.
- Traiter la question des parois antibruit et leur intégration.

Mobilité et circulation

- Traiter les problèmes mentionnés par le cahier des charges et mis en évidence par le prédiagnostic, relatifs à la requalification des chemins de la Crétaux et du Vernay (point 5.4 du cahier des charges, impératif du passage des poids lourds, flux piétons dissociés). En conséquence, assurer la liaison côté Est ("barreau Est").
- Garantir la sécurité du débouché de la rampe (flux piétons, vélos, bus, TIM) par un "espace-tampon", en rapport avec les flux des usagers TP.
- Maintenir le principe de la liaison piétonne à niveau entre le chemin de la Chavanne et le chemin du Vernay, en relation avec l'espace vert.
- Vérifier la pertinence de l'emplacement de la trémie du parking souterrain.

Paysage et environnement

- Clarifier le statut du parc, potentiellement à vocation publique.

Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX



Description du projet

Le projet est conçu comme une pièce urbaine, issue de la définition d'espaces publics, qui s'insère dans un quartier en mutation pensé plus largement que le seul périmètre de l'étude-test.

L'entrée du passage inférieur est décalée à l'Est du chemin du Vernay et devient un élément emblématique du domaine public. La rampe permettant d'accéder au passage inférieur bénéficie d'un dimensionnement et d'un traitement architectural spécifique. L'espace entre celle-ci et les bâtiments s'élargit alors et est entièrement dévolu aux circulations de mobilité douce. Un mail planté est en outre aménagé le long de cet espace, le marquant visuellement.

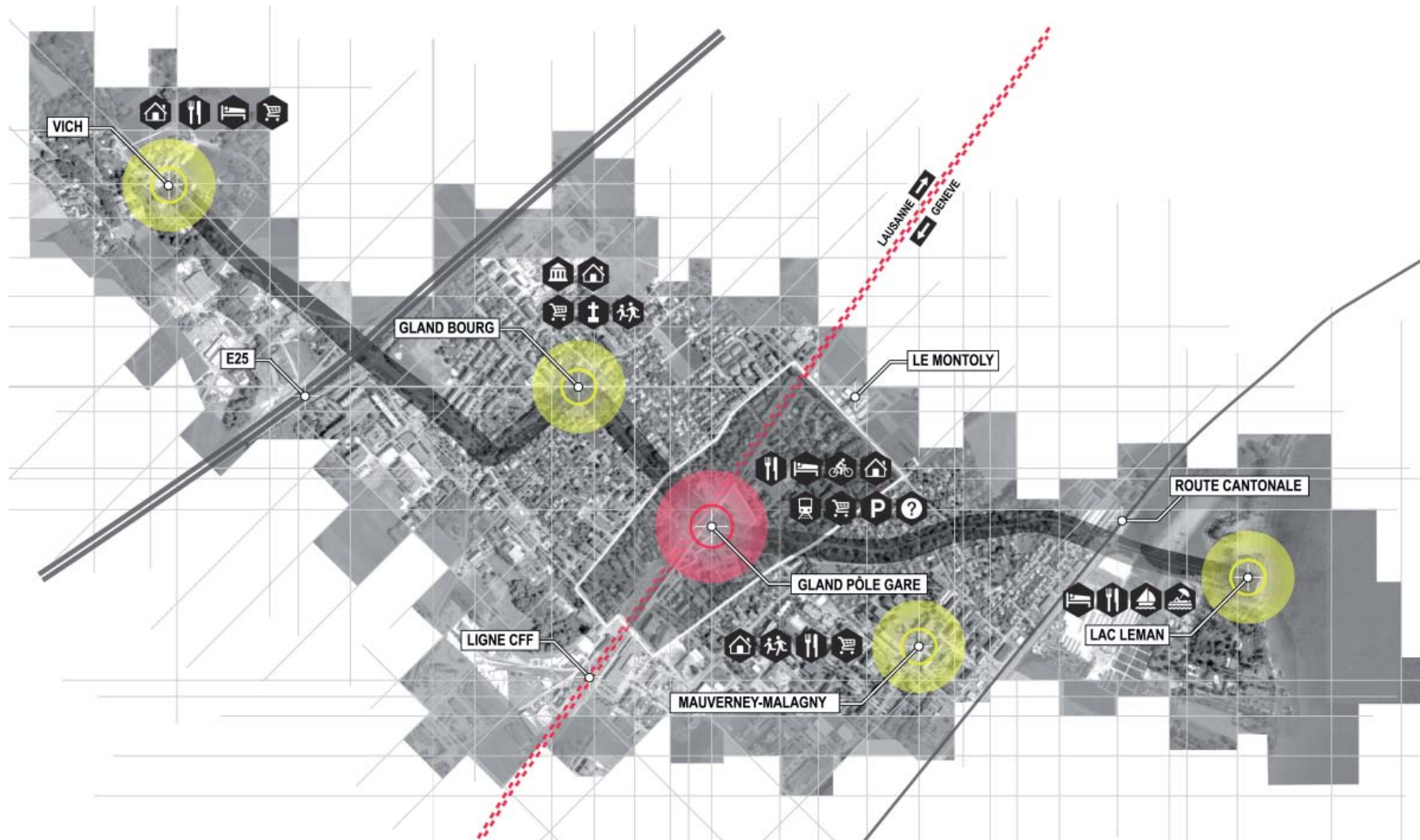
Une zone de rencontre prend place rue du Perron, et la desserte par bus reste chemin de la Chavanne, comme actuellement.

L'îlot est constitué de quatre plots positionnés aux angles d'un quadrilatère dont le centre est structuré par un espace public. Des "traboules" le traversent de part en part, de façon à relier les rues adjacentes et les quais.

Le programme mixte proposé varie au gré des contextes et opportunités qui se présenteront lors de la réalisation architecturale. Il peut osciller entre 9'000 m² et 12'000 m², selon les gabarits envisagés (R+2 à R+5).

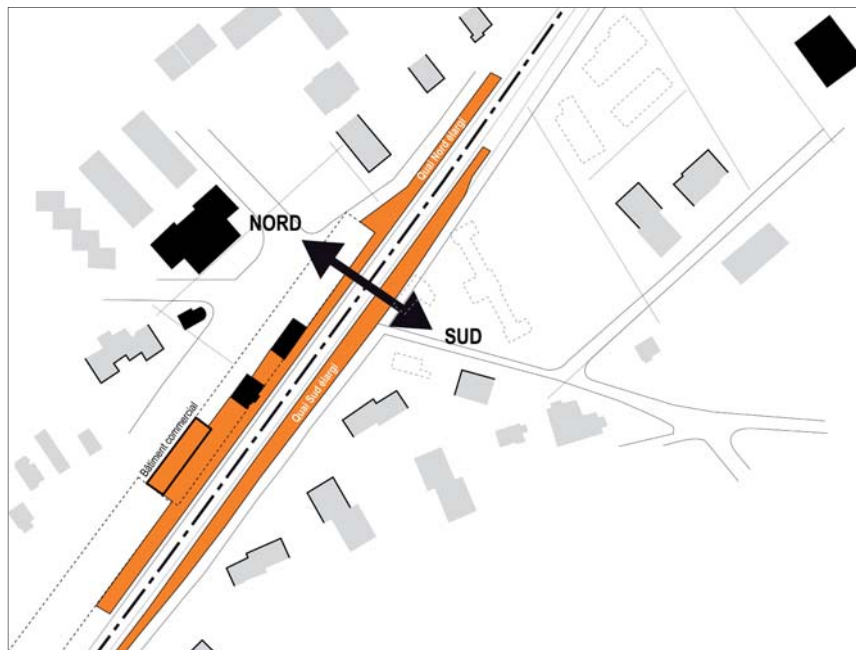
Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX : analyse du contexte

Des polarités à relier en tissant des liens depuis la gare

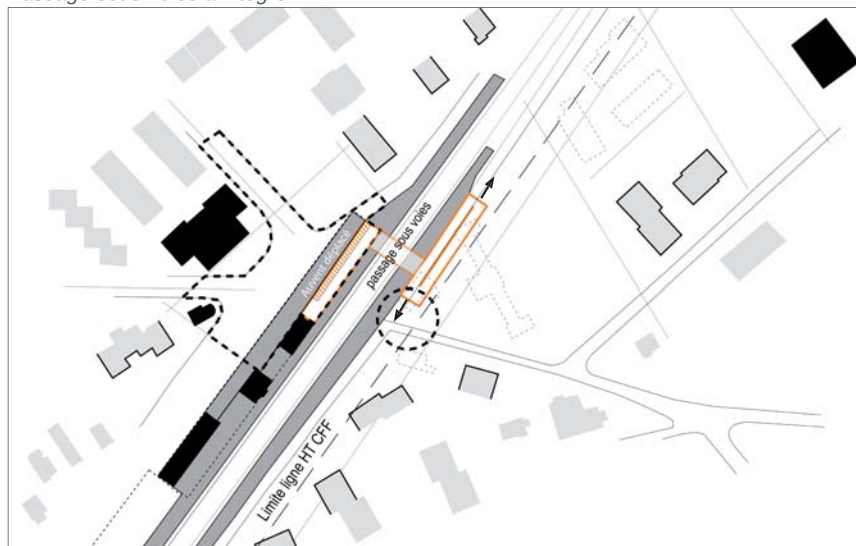


Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX : analyse du contexte : un système longitudinal

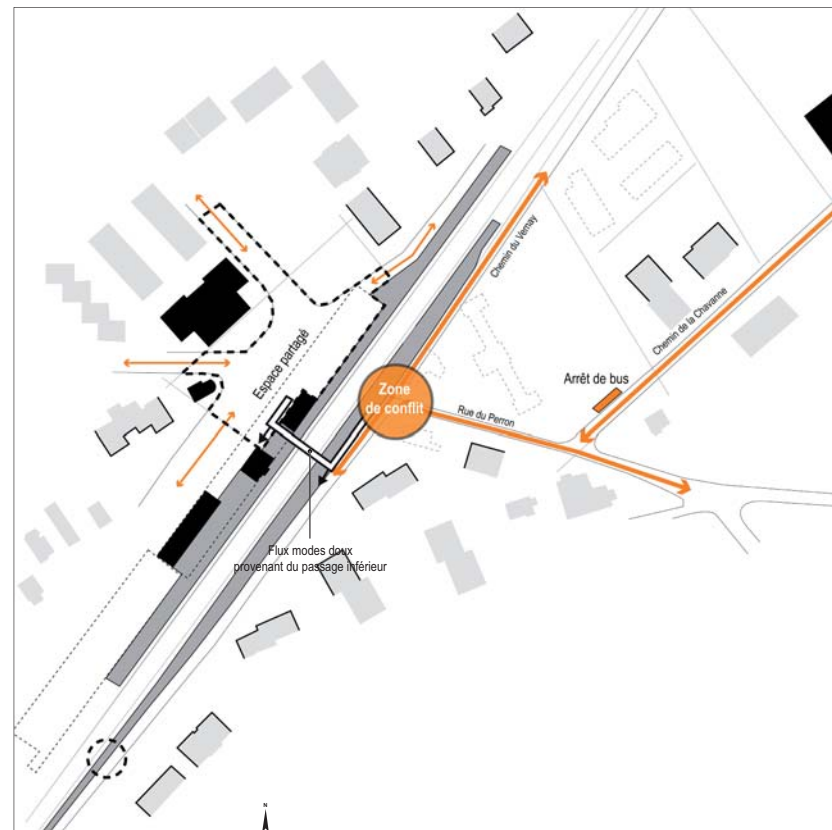
Reconfiguration du pôle gare



Passage sous-voies à intégrer

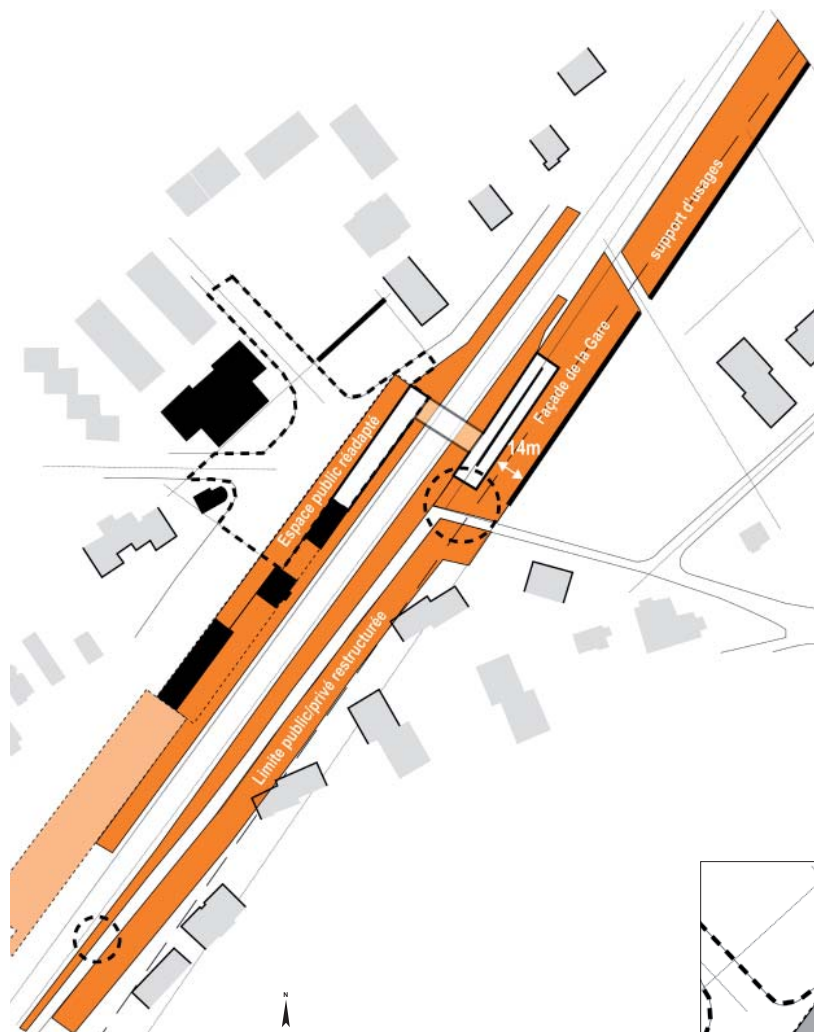


Mobilité : zone de conflit au Sud



Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX : concept de "coulisses" de la Gare

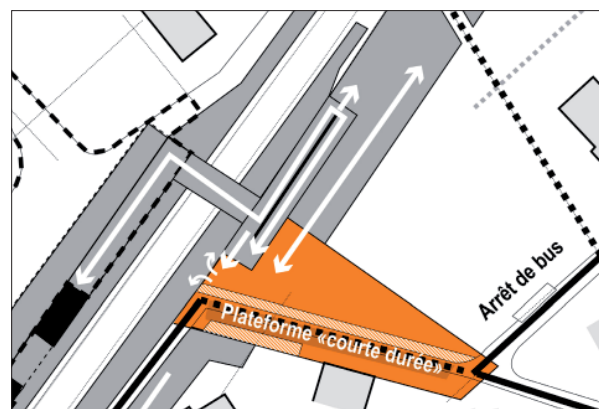
Nouvelle dimension de la gare : un espace public réservé généreux



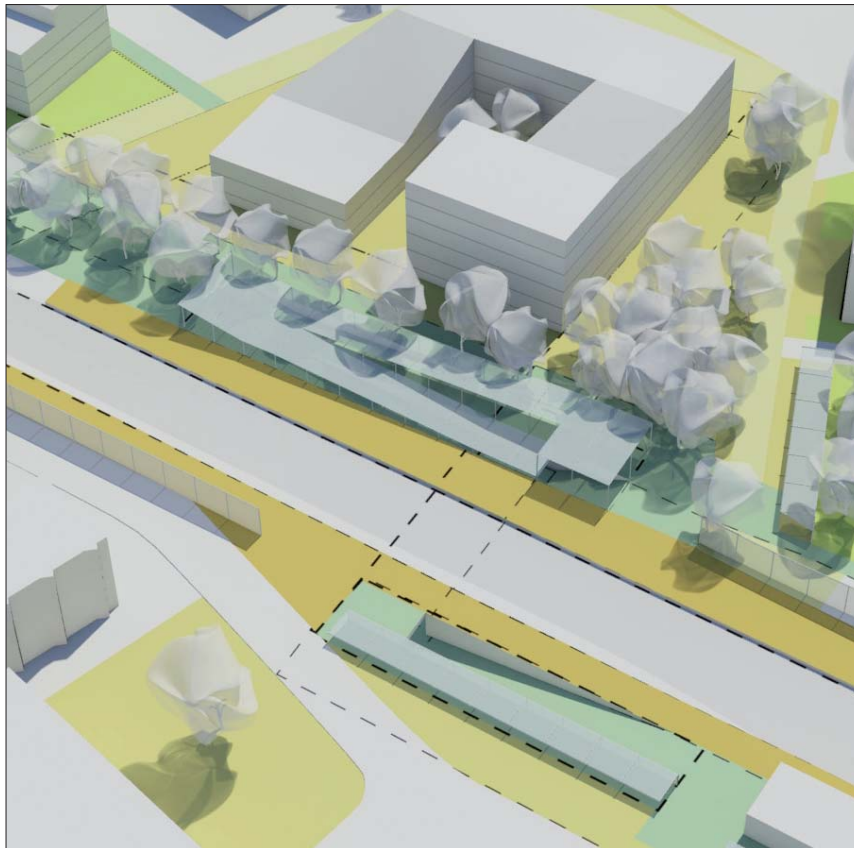
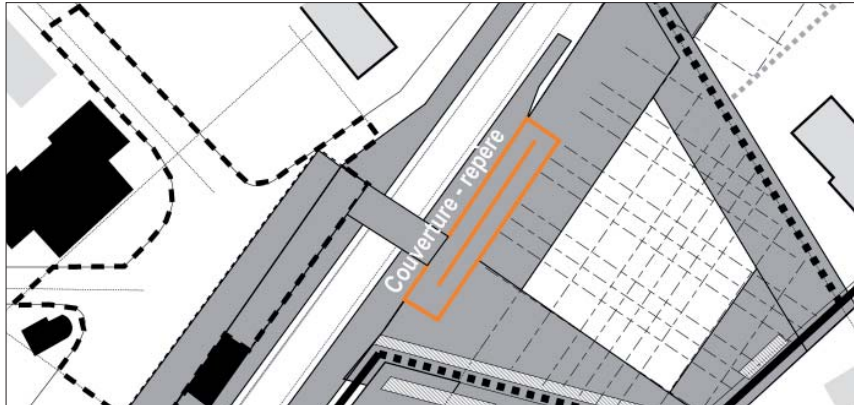
Espace pacifié autour du passage sous-voies



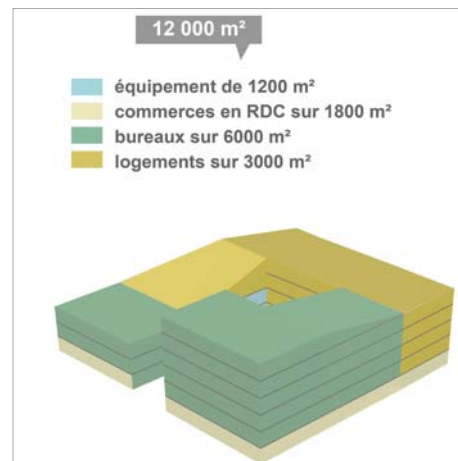
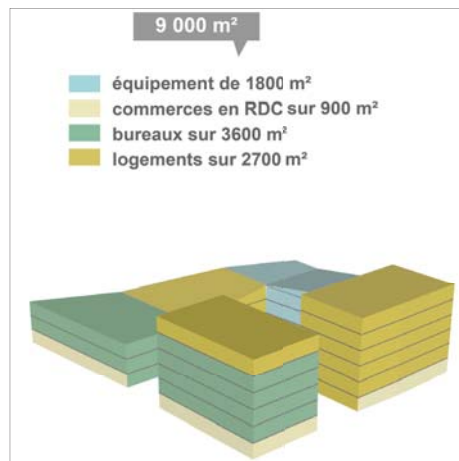
Extension du pôle gare jusqu'au bus par une plateforme courte-durée



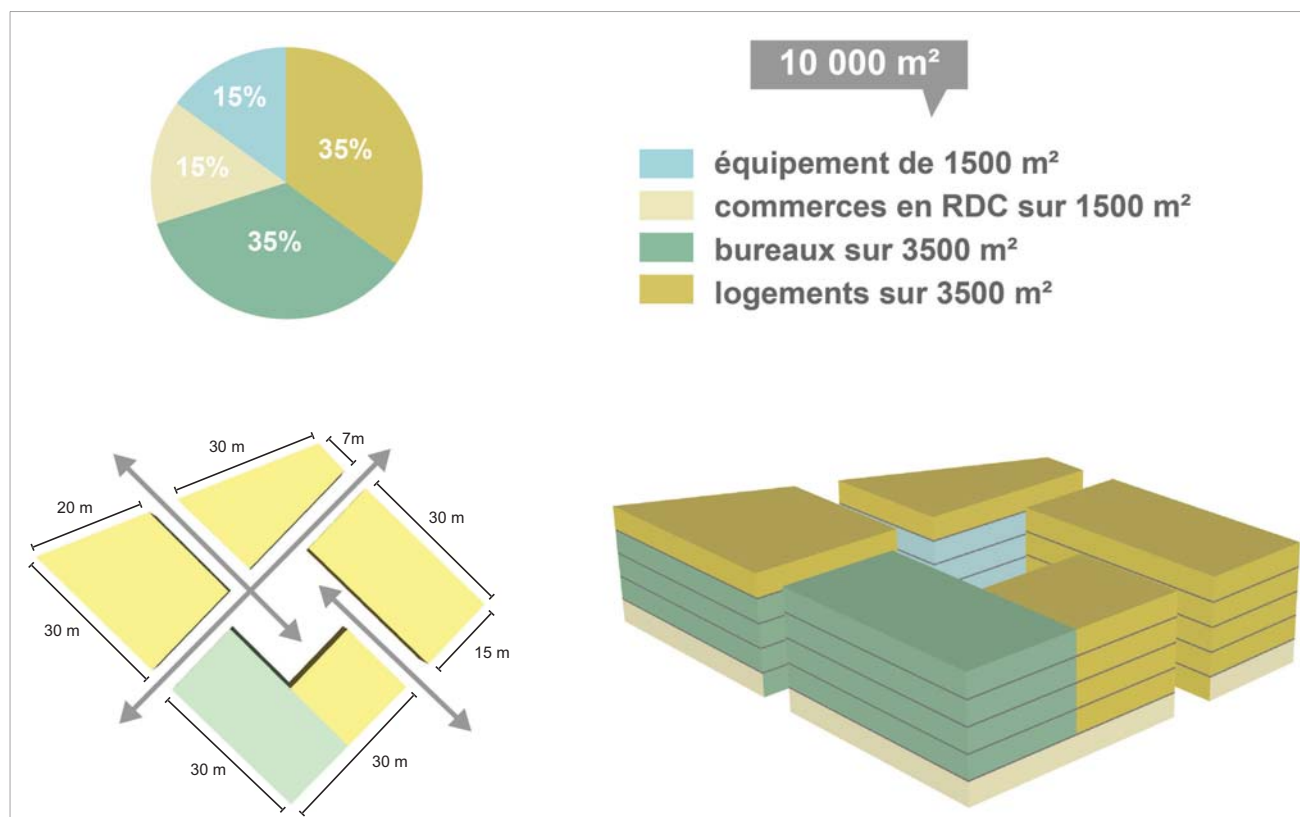
Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX : une identité par un repère fort, signalé : la rampe du passage inférieur



Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX : programme



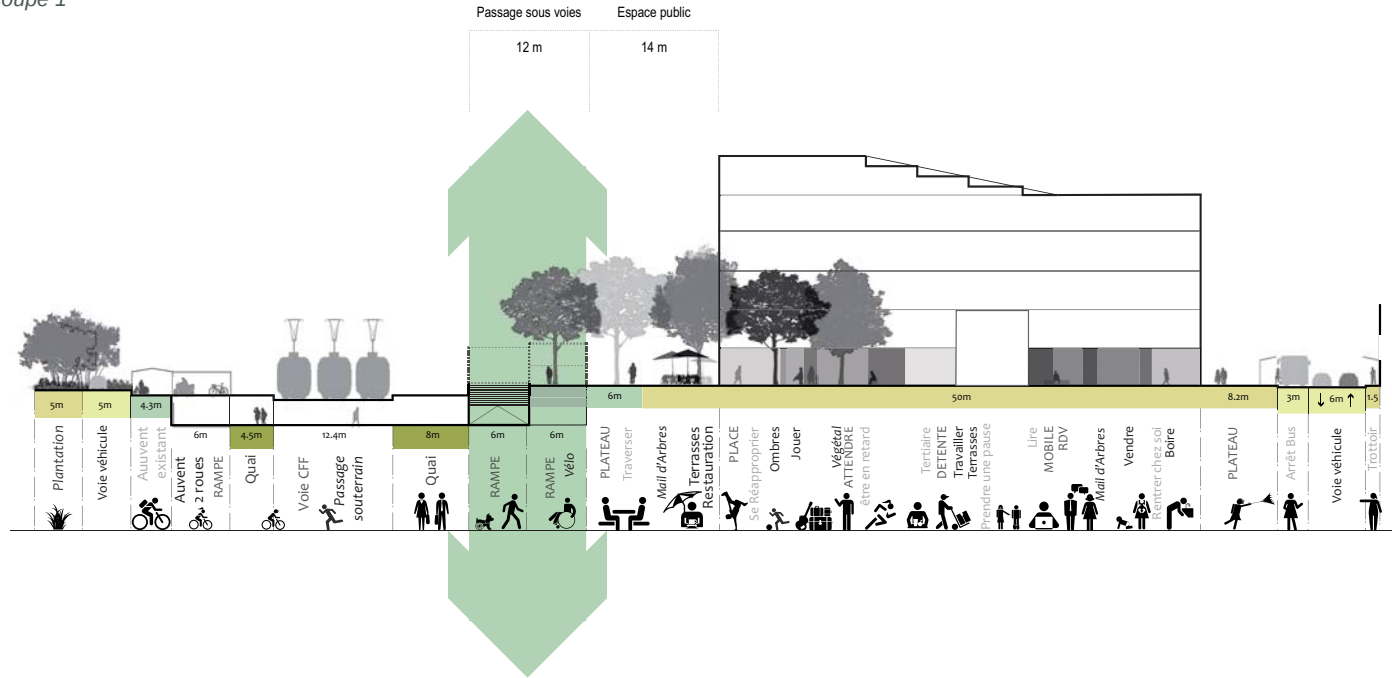
*Un programme adaptable :
une pièce urbaine "capable"*



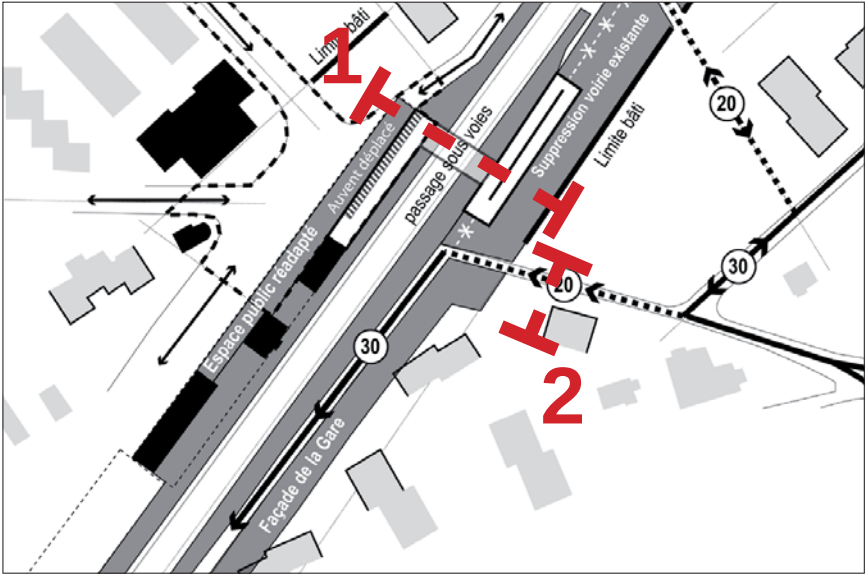
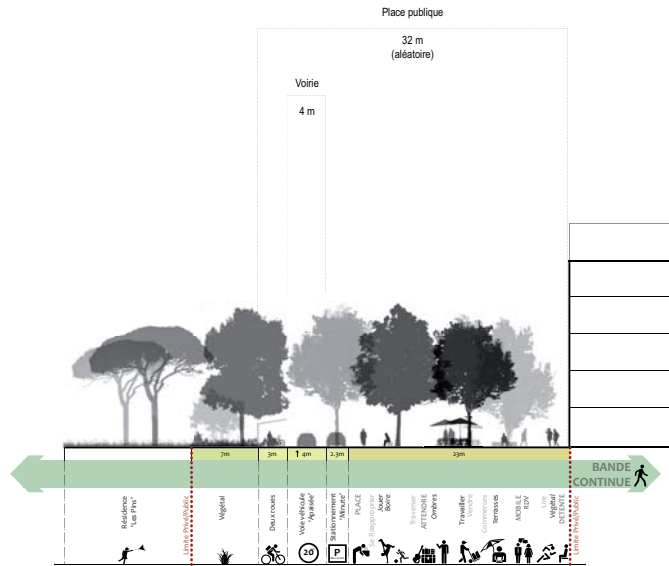
*Option présentée : espace place au centre de l'îlot,
accessible par des traboules perméables*

Projet "Un morceau de vi(II)e", ILEX : coupes

Coupe 1



Coupe 2



Appréciation générale du collège d'experts

Le collège d'experts apprécie la démarche du projet d'urbanisme construit sur la base d'espaces publics, ainsi que la recherche d'une identité propre à la gare. Le bâti et le programme générés sont en revanche peu convaincants quant à la qualité spatiale résultante en coeur d'îlot.

Ce projet est le seul à proposer un espace d'animation reliant la gare au chemin qui se développe sur une surface entièrement plane, en marge de l'infrastructure de franchissement.

La rampe joue alors un rôle purement fonctionnel d'objet permettant l'accès aux quais. Paradoxalement, elle est mise en scène par un jeu de couverts et un mail planté signalant, d'une part, sa position et rappelant, d'autre part, le caractère longitudinal de l'espace de la gare.

Le concept de circulation est adapté à la situation et répond aux critères d'apaisement de "Gare Sud".

La qualité de la démarche partant des espaces publics confère néanmoins un statut flou aux espaces privés ainsi qu'à la morphologie bâtie proposée, qui, pour le coup, apparaît comme peu consciente du tissu environnant. De plus, les fonctions de chacun des espaces publics ne sont pas clairement déterminées.

Recommandations thématiques du collège d'experts

Urbanisme et espaces publics

- Rendre cohérente la fonction de la rampe (rampe urbaine fonctionnelle) avec son expression architecturale.
- Mettre en valeur l'espace public proposé entre les quais et le chemin de la Chavanne.
- Mettre en cohérence les affectations proposées aux espaces publics.
- Préciser les gabarits de l'îlot ainsi que l'ensemble des fronts et leur relation à l'espace public.
- Réapprécier l'espace vert résiduel au coeur de l'îlot bâti, tant dans sa surface que dans son rapport au construit.
- Traiter la paroi antibruit en lien avec l'architecture de la rampe du passage inférieur.

Mobilité et circulation

- Positionner correctement le passage inférieur (cf. Plan des contraintes). Il est actuellement placé trop en direction de Lausanne.
- Dimensionner la rampe en fonction des remarques générales.
- Maintenir le schéma des circulations proposé mais conserver un double-sens sur le chemin de la Crétaux depuis son extrême Ouest et jusqu'à la parcelle CFF n° 552.
- Ajouter une rampe, destinée aux voyageurs, donnant un accès direct au quai 2, direction Genève.

Paysage et environnement

- Compléter le concept général par un phasage.
- Prolonger la réflexion des coulisses vertes au Nord, afin de marquer le pôle gare comme entrée de ville, dans l'optique d'un aménagement pensé à l'échelle de la gare dans son ensemble.

Projet "Haut Quai", Tribu architecture



Description du projet

Le projet cherche à mettre en scène la promenade continue le long des quais. Cet espace longitudinal se ponctue par plusieurs séquences, dont la Gare en constitue le centre.

Le traitement paysager et architectural des quais est donc au coeur de ce projet, qui se décline en deux intentions :

- un aménagement végétalisé le long du chemin de la Crétaux créant un filtre vert qui accompagne la transition entre le domaine public et les propriétés privées du domaine des Pins ;
- l'implantation d'un espace urbain convivial, centre de l'animation du pôle gare, avec l'installation de terrasses le long des quais surélevés et construits au-dessus de la paroi antibruit, chemin du Vernay.

L'îlot est quant à lui constitué d'éléments complémentaires: des gabarits différenciés, un jardin confidentiel et une venelle semi-publique reliant directement les quais au cœur de l'îlot, puis au chemin de la Chavanne.

La zone de rencontre et les commerces sont situés le long de la rue du Perron, et la desserte par bus reste localisée chemin de la Chavanne.

Le passage inférieur est pensé comme un espace fonctionnel de transit. Son emprise est limitée, grâce à une pente de 10%, et partiellement couverte.

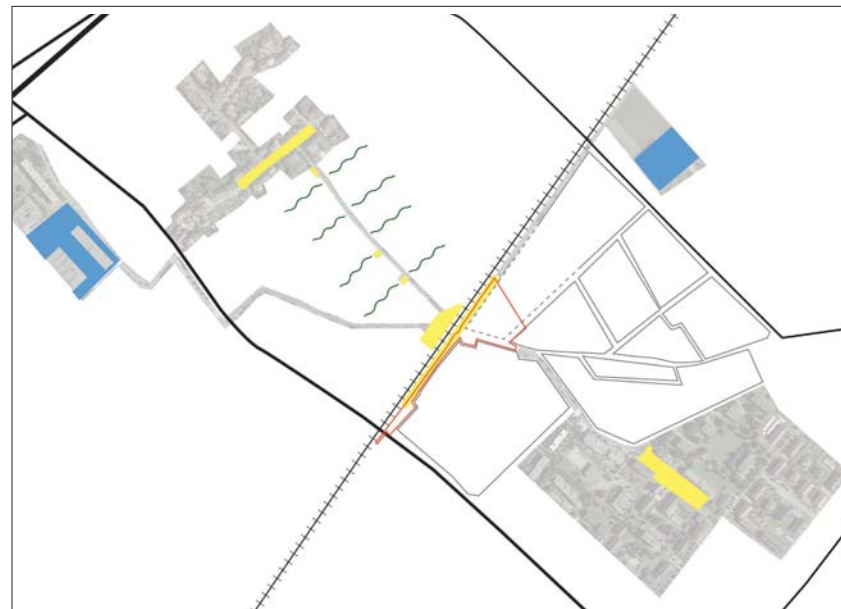
Projet "Haut Quai", Tribu architecture : analyse du contexte

La gare comme espace de convergences.

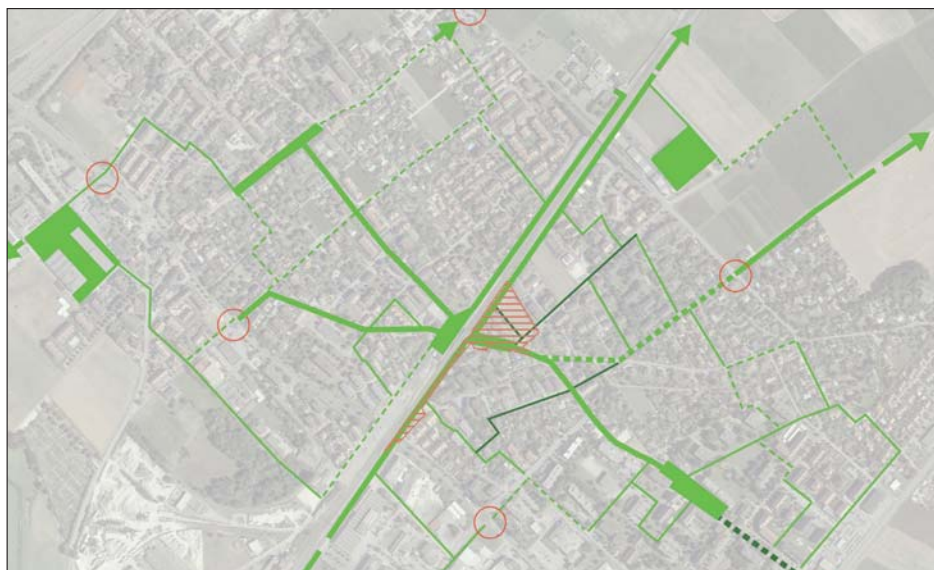
Réseau de bus : pôle de connexion



Réseau et places : des espaces de proximité



Pôle gare : espace de liaisons



Réseau des transports individuels motorisés : axes structurants et boucles d'accès aux zones d'activités



Projet "Haut Quai", Tribu architecture : analyse du contexte

On retrouve à Gland deux morphologies typiques.

Bourg historique : espaces cours et seuils



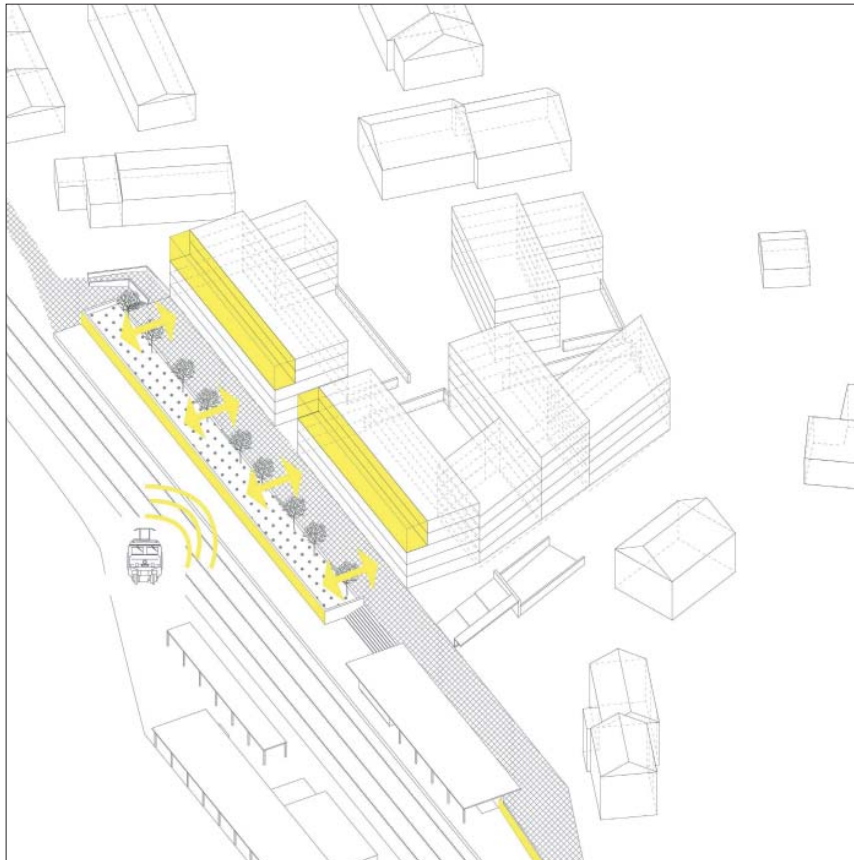
Grands quartiers d'habitation dans la partie Sud de Gland



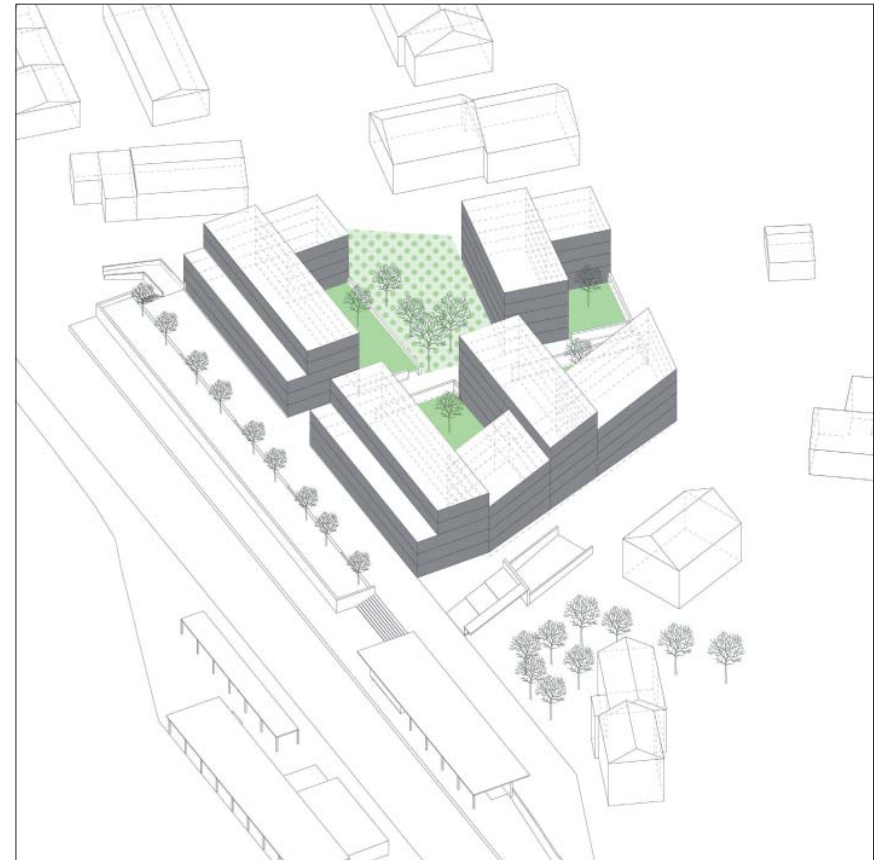
Projet "Haut Quai", Tribu architecture : concept

Des espaces tampons.

Terrasses, loggias, barrières antibruit



Entre bourg et grands quartiers d'habitations : des espaces publics collectifs et privés



Projet "Haut Quai", Tribu architecture : programme, mobilité et morphologie

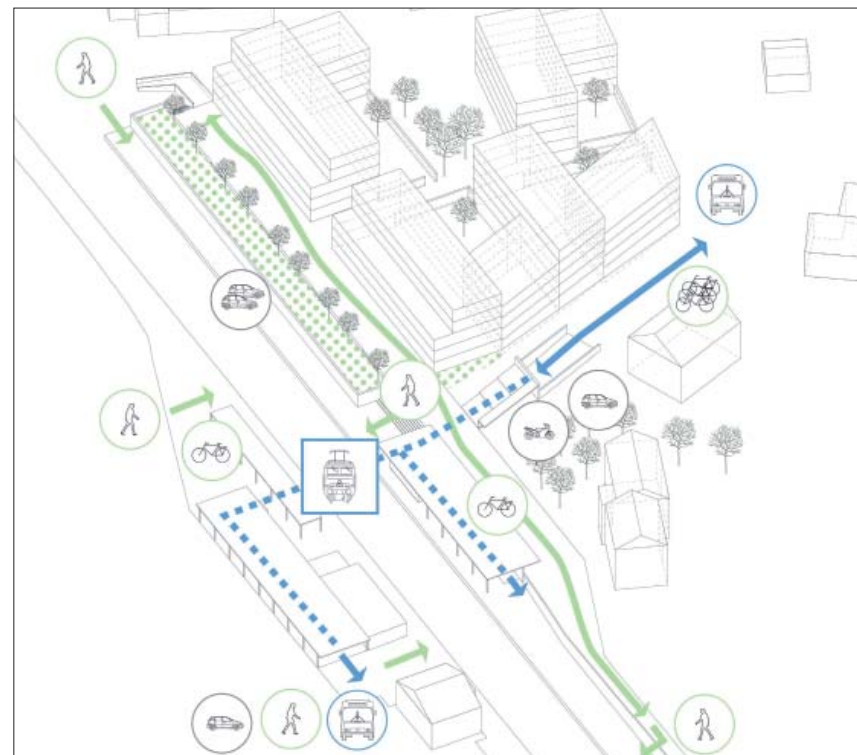
Un quai/promenade, une esplanade ouverte, interface intermodale, un programme de commerces et services aux rez.



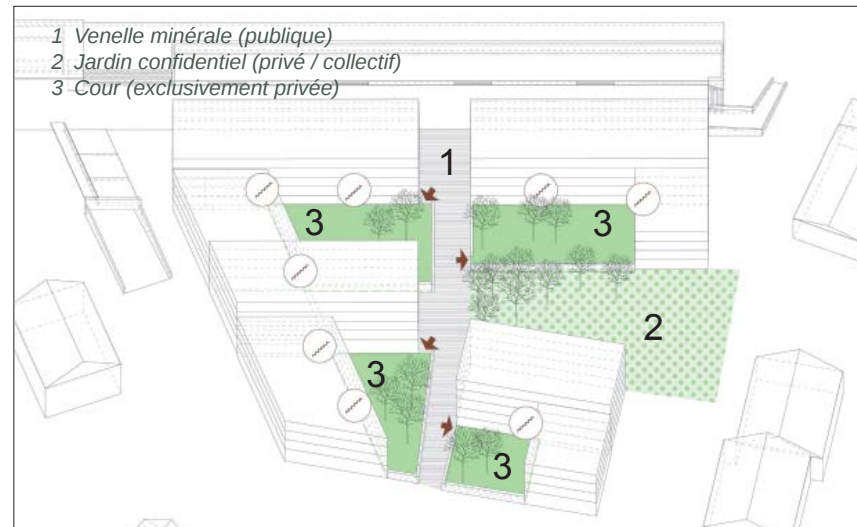
Logements traversant et 3 types d'espaces internes



Accessibilité

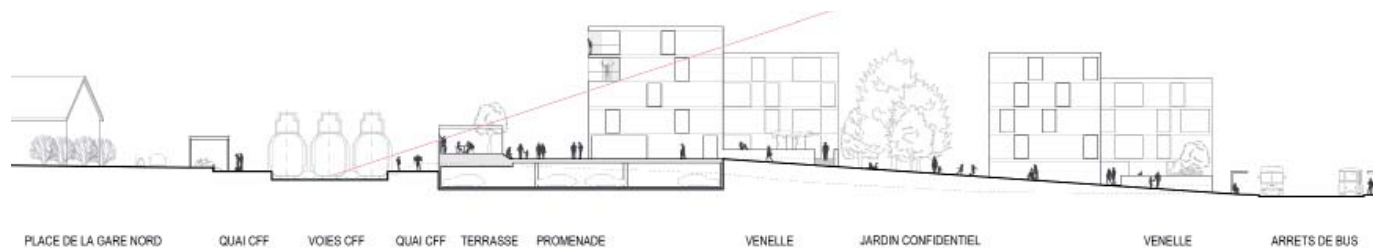


Trois seuils d'aménagement extérieurs internes :

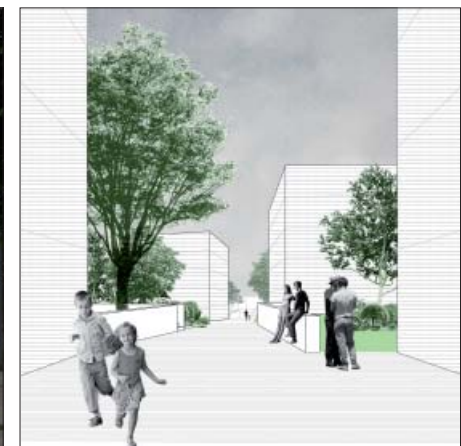
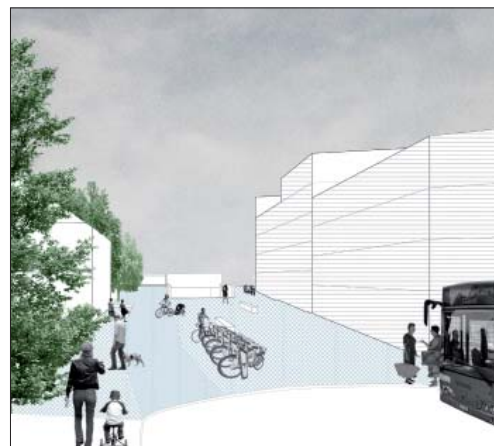
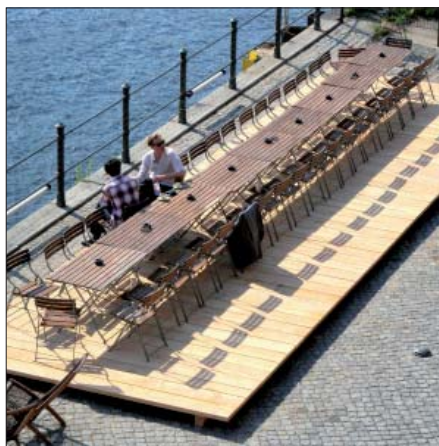
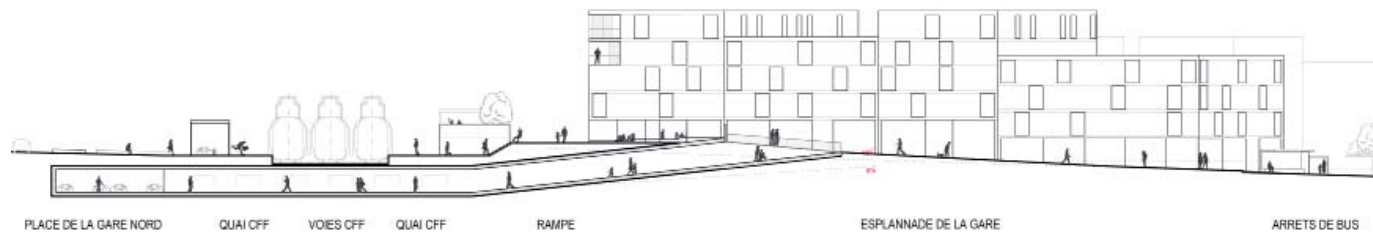


Projet "Haut Quai", Tribu architecture : coupes et références

Coupe AA



Coupe BB



Appréciation générale du collège d'experts

La proposition d'une rampe à 10%, minimisant son impact sur l'espace public, est intéressante. Elle dégagerait un espace public généreux qui la rend, de facto, purement fonctionnelle. Elle pose cependant des questions de sécurité relatives aux vitesses des vélos s'engageant dans le passage inférieur.

Malgré cette minimisation d'impact, l'espace public en pente ascendante depuis le Sud apparaît comme quelque peu étriqué et peu en lien avec les futurs commerces et services au rez-de-chaussée.

L'originalité de la promenade haute permettant de pallier l'impact de la paroi antibruit est saluée par le collège d'experts. Sa fonction de "balcon public" contribue à qualifier l'espace par un élément fort.

La disposition des bâtiments et la création de deux fronts structurent adroitement l'espace. En revanche, le bâti semble "tourner le dos" à un espace de liaison majeur qui se veut public et ne pas contribuer à alimenter ce statut. Les espaces internes sont toutefois clairement identifiés par des seuils (venelle minérale publique, jardin confidentiel semi-privatif et cours privées).

Le problème des circulations n'est pas complètement réglé (poids lourds, zones de conflit entre espace public et accès au parking souterrain).

Recommandations thématiques du collège d'experts

Urbanisme et espaces publics

- Clarifier le statut de l'espace public entre la rampe et le chemin de la Chavanne : espace public majeur, interface multimodale.
- Proposer un espace moins exigü au droit de la rampe. En ce sens, repositionner le dépose-minute.
- Connecter plus étroitement le bâti à l'espace public entre le chemin de la Chavanne et la rue du Perron.
- Résoudre le raccordement Nord-Est entre la promenade haute et le chemin du Vernay.
- Mieux résoudre l'accroche des bâtiments Sud à l'arrêt de bus.
- Déterminer un espace-tampon, entre les débouchés de la venelle (espace public/privé) et l'espace largement public au Nord et au Sud, qui puisse assurer la confidentialité du jardin.

Mobilité et circulation

- Clarifier le système d'accès (accès depuis le chemin du Vernay inadéquat, trémie d'accès au parking souterrain inadaptée au statut donné à la promenade haute, débouché de la place publique Ouest sur le chemin de la Chavanne).
- Le principe de la rampe à 10% est accepté, mais doit faire l'objet d'une couverture complète.
- Intégrer l'ascenseur permettant d'accéder directement du passage inférieur au quai Sud.
- Repositionner les places de parc privées du domaine des Pins. Leur report dans le parking souterrain semble difficile, compte tenu de l'éloignement généré.
- Ajouter le "barreau Est" à l'ensemble de la réflexion.

Paysage et environnement

- Étendre aux espaces publics la réflexion engagée pour les espaces privés.
- Cibler le concept vers un public plus élargi ou garantir la semi-privacité du jardin confidentiel.

6. Atelier final



6.1 But de l'atelier et déroulement

Le dialogue final a eu lieu durant la matinée du 28 août 2013.

Cet atelier avait pour but le développement du concept urbanistique et l'élaboration d'un avant-projet concernant les espaces publics et les bâtiments qui les bordent.

Il s'est déroulé suivant le même modèle que l'atelier intermédiaire (présentation de chaque équipe puis débat de 25 minutes).

Ordre de passage des participants :

- Tribu architecture ;
- Ilex paysage urbanisme ;
- Groupe Echo&Co (Iopes&Perinet-Marquet architectes et urbanistes, In Situ architecte-paysagiste, auBureau 15, team+, BG Ingénieurs Conseils) ;

- Groupe Darius Golchan / ACAU (et Sophie Lufkin architecte, Cert Aragao).

6.2 Délibérations du collège d'experts

Suite à cette matinée d'échanges avec les quatre bureaux invités, le collège d'experts s'est à nouveau réuni l'après-midi du 28 août afin de rédiger ses recommandations destinées à la Municipalité pour la mise en oeuvre du futur Plan de quartier (PQ) ou Plan partiel d'affectation (PPA).

6.3 Présentation des projets

Projet "Haut Quai", Tribu architecture



Evolution du projet

Les adaptations principales du projet ont concerné :

- L'îlot : ses éléments structurants ont été maintenus mais les échelles ont été repensées. En effet, la venelle est devenue plus confidentielle et le jardin semi-privatif du coeur de l'îlot est mieux défini, délimité par un mur le long du "barreau Est". Les façades donnant sur les quais CFF sont aménagées en terrasses et loggias ;
- Le schéma d'accessibilité : il a été étoffé et clarifié dans le sens des remarques formulées lors de l'atelier intermédiaire : la zone de rencontre est localisée rue du Perron, l'interface bus clairement identifiée chemin de la Chavanne, et le "barreau Est" a été ajouté pour permettre la circulation des poids lourds.
- Le chemin de la Crétaux : son aménagement végétal a été précisé. Différents espaces sont proposés : un parc public à la pointe du domaine des Pins, au croisement avec la rue du Perron, espace de délasserement et d'arrêt, puis des espaces verts plus confidentiels se déclinant tout au long du parcours.

Projet "Haut Quai", Tribu architecture : concept mobilité

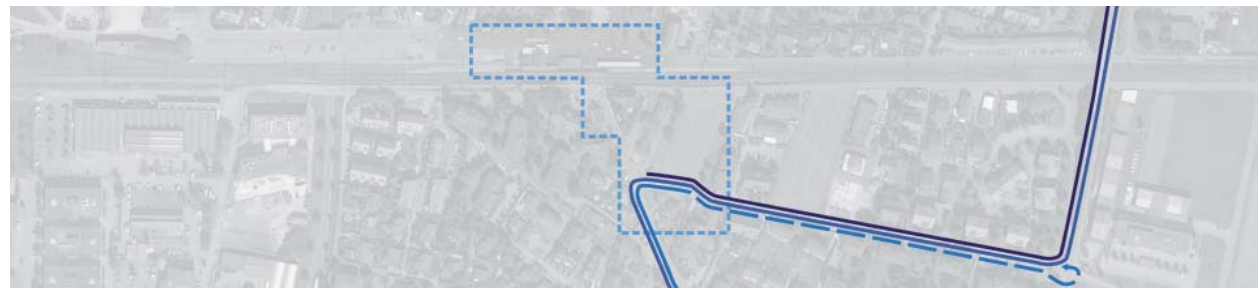
Accessibilité TIM : boucles Ouest et Est



Accessibilité MD : connexions Nord-Sud



Accessibilité TP : un axe structurant



Projet "Haut Quai": concept d'interface

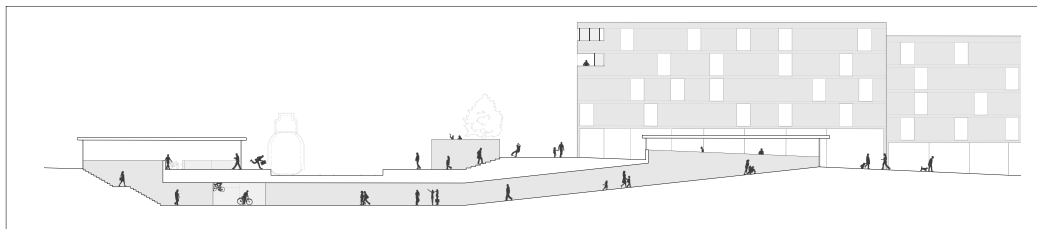
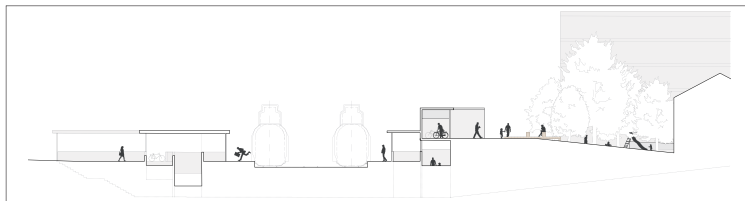
Pôle Gare : circulations



Nuisances sonores : les terrasses et les loggias comme espace-tampon

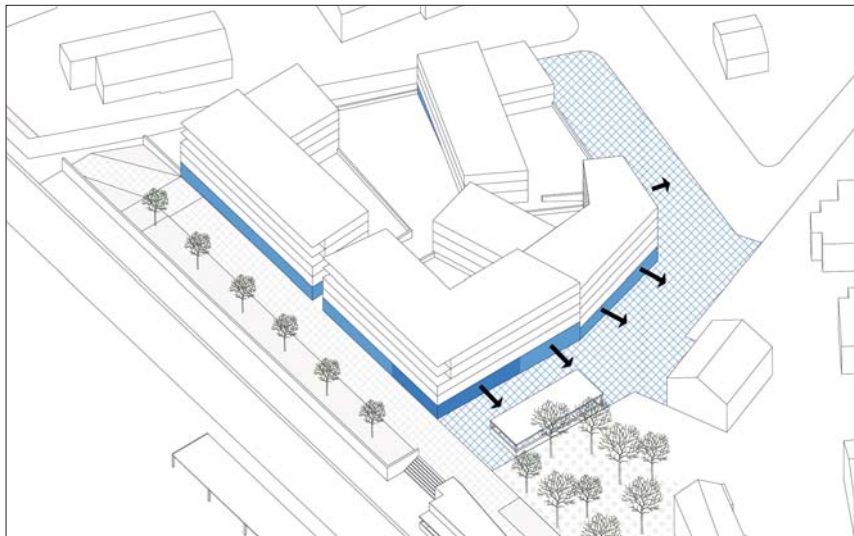


Interface multimodale

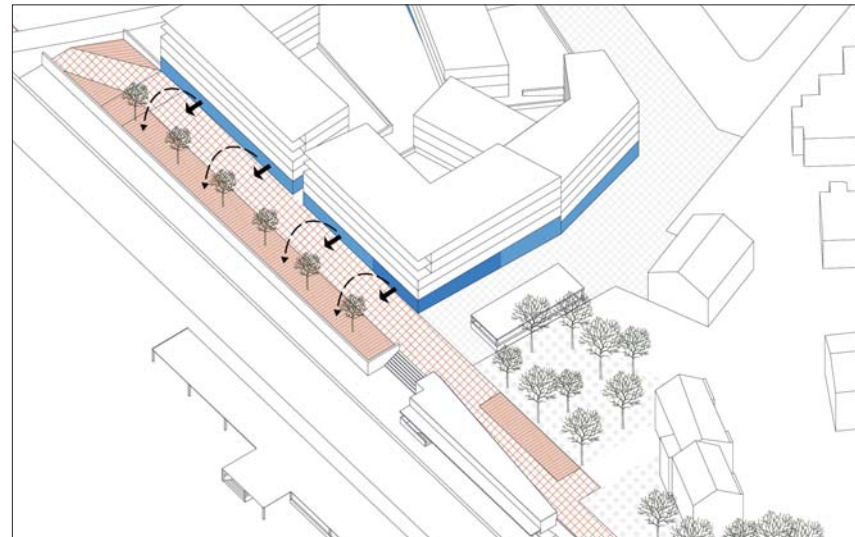


Projet "Haut Quai" : concept espaces publics

Esplanade : zone commerciale / zone rapide



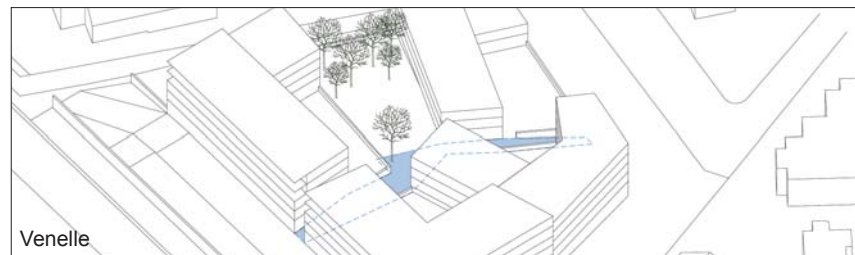
Quai Haut : promenade continue et terrasses



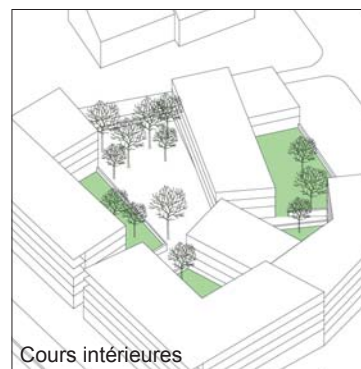
Jardins publics et jardins de transition



Coeur d'îlot : gradient public/privé



Venelle



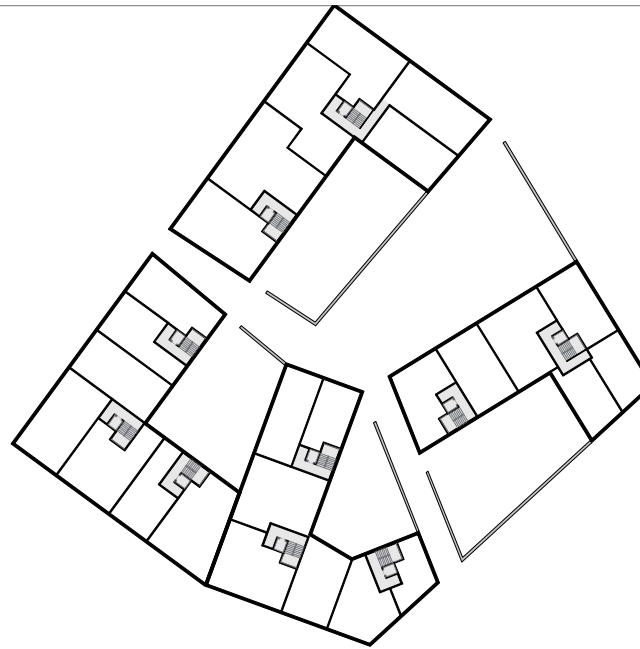
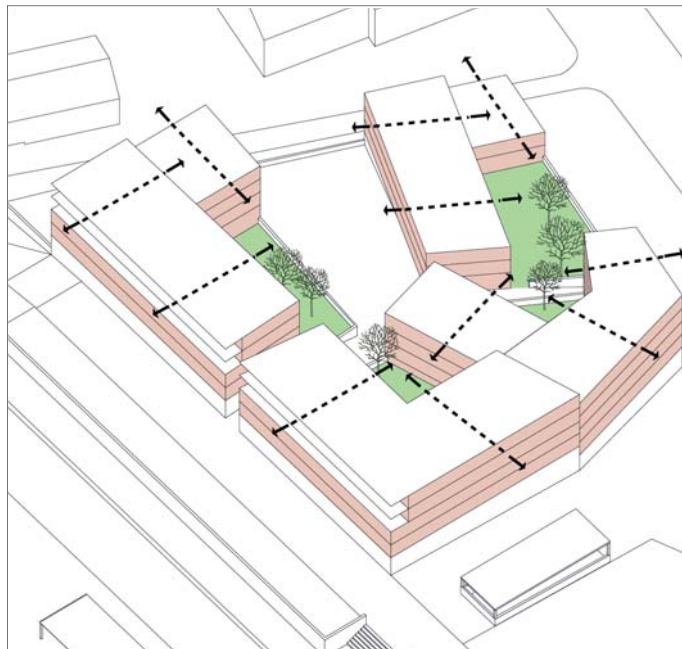
Cours intérieures



Jardin confidentiel

Projet "Haut Quai" : morphologie et programme

Typologie des logements : 10'317 m², 97 logements



Programme

- Logements : 10'317 m²
- Commerces : 1'817 m²



Evolution du projet

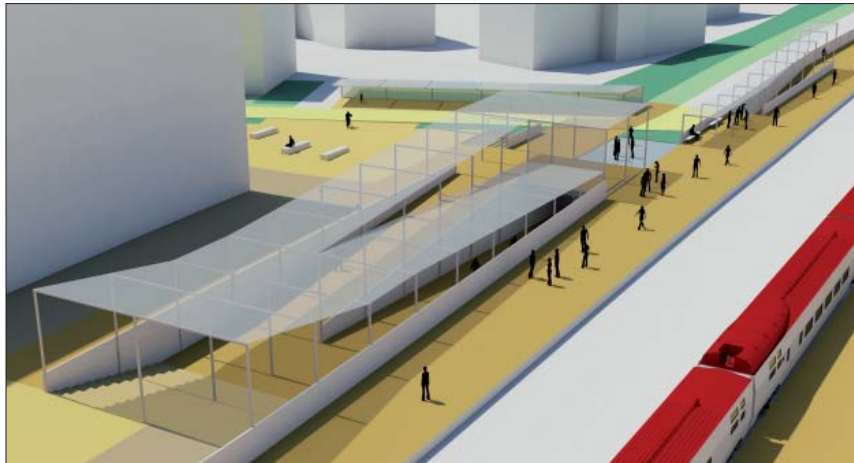
Les adaptations principales du projet ont concerné :

- Son échelle : le concept d'aménagement a pour but de faire sortir la gare de Gland de son statut de gare de campagne pour qu'elle devienne un pôle dynamique et central de la ville. Dans ce sens, le traitement paysager du secteur a été étendu également côté Nord des voies CFF, afin de créer une unité de traitement de la "place de la Gare".
- L'îlot : des jardins privés peuvent être aménagés en rez-de-chaussée, chaque plot gardant une souplesse d'adaptation dans la typologie et les fonctions, selon l'évolution des besoins pour ce site. Le cœur de l'îlot reste un espace poreux aux usages publics, pouvant accueillir un café plus à l'abri de l'espace passant des quais.
- L'accessibilité : le passage inférieur a été remplacé à sa position originelle, en respect du plan des contraintes. La rampe d'accès est construite sur une dalle translucide et surmontée d'une pergola, de façon à rendre cet espace remarquable et confortable. Le "barreau Est" a été créé pour le transit des poids lourds et le chemin de la Crétaux adapté avec une circulation possible en double-sens.

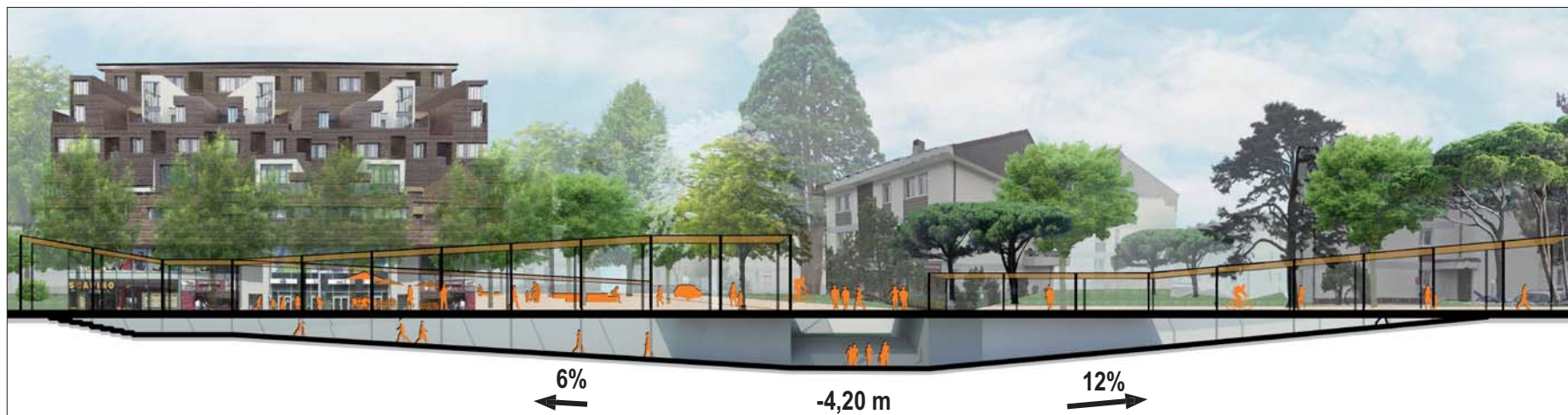
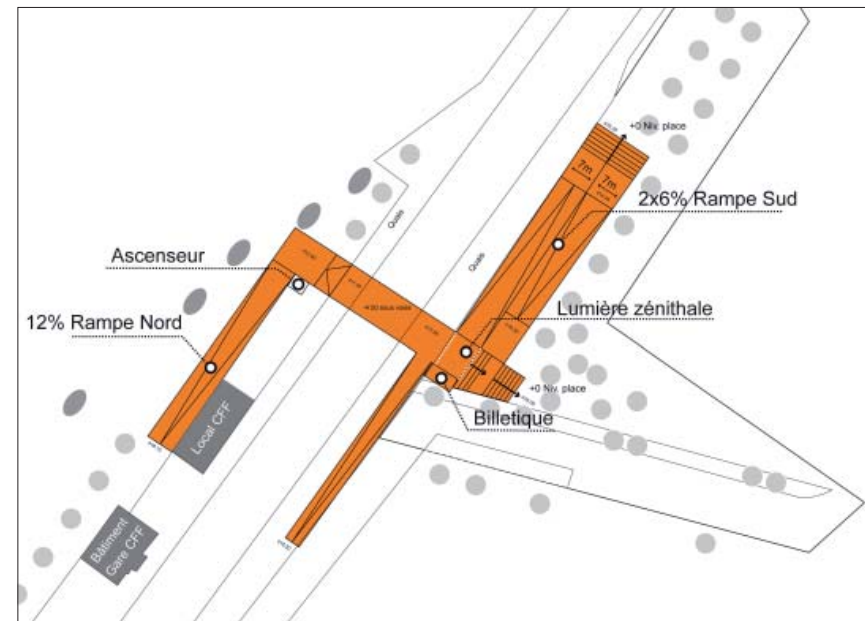
Projet "Un morceau de vi(II)e", Ilex

Concept mobilité

Rampe d'accès au passage inférieur

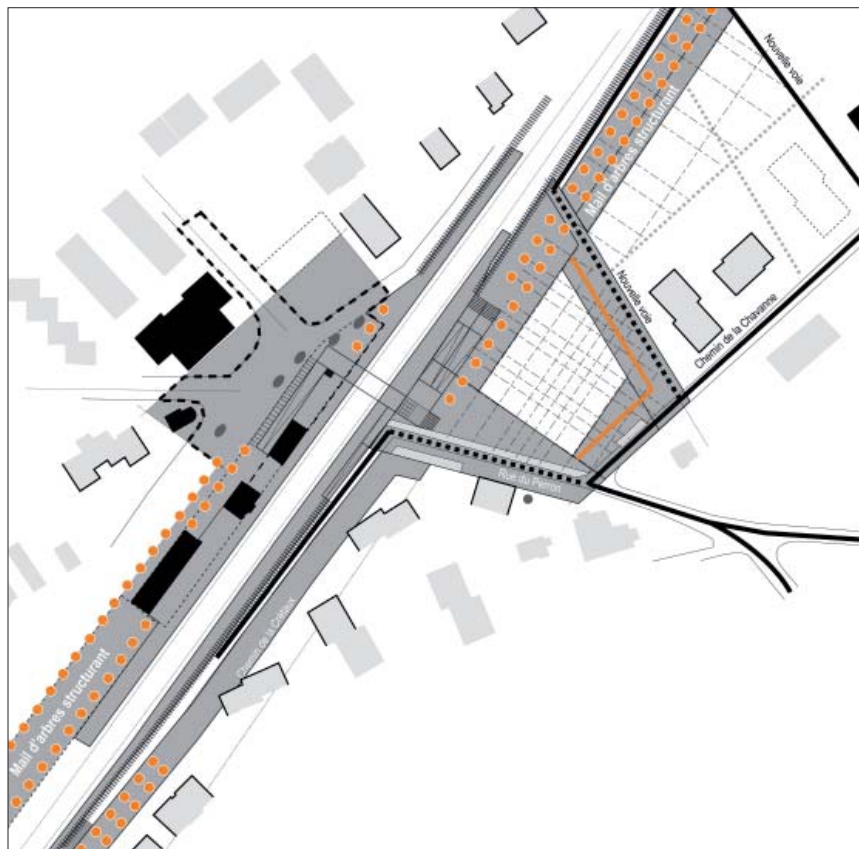


Passage inférieur



Projet "Un morceau de vi(II)e" : concept Espaces Publics

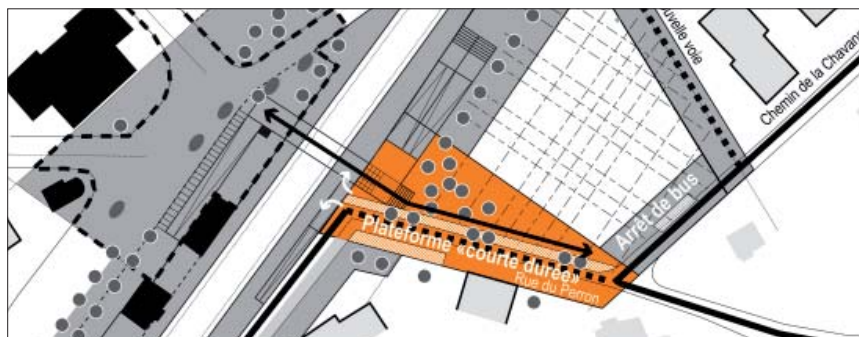
Liaisons Nord-Sud



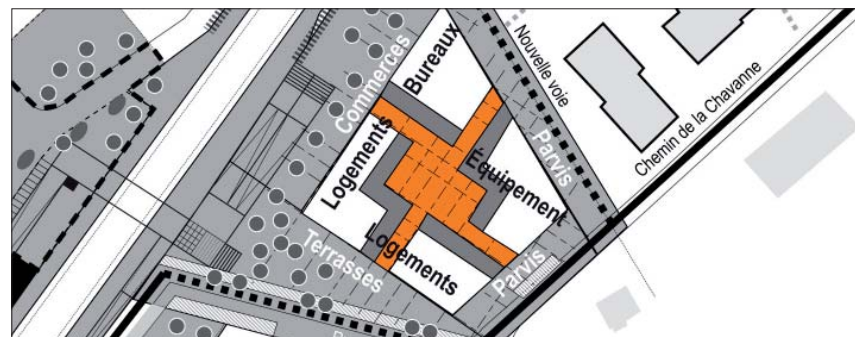
Flux



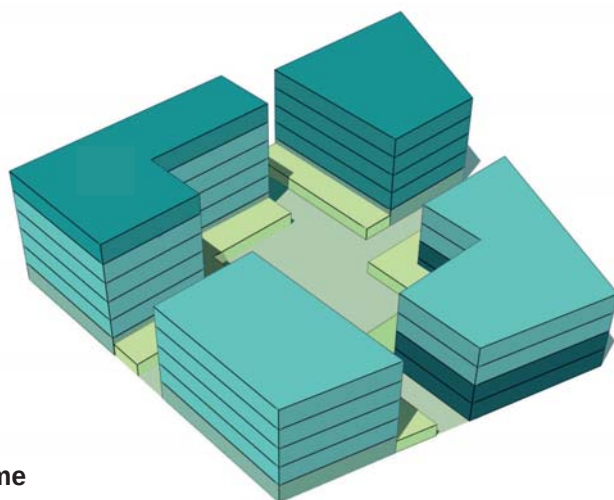
Une plateforme multimodale



Coeur d'îlot

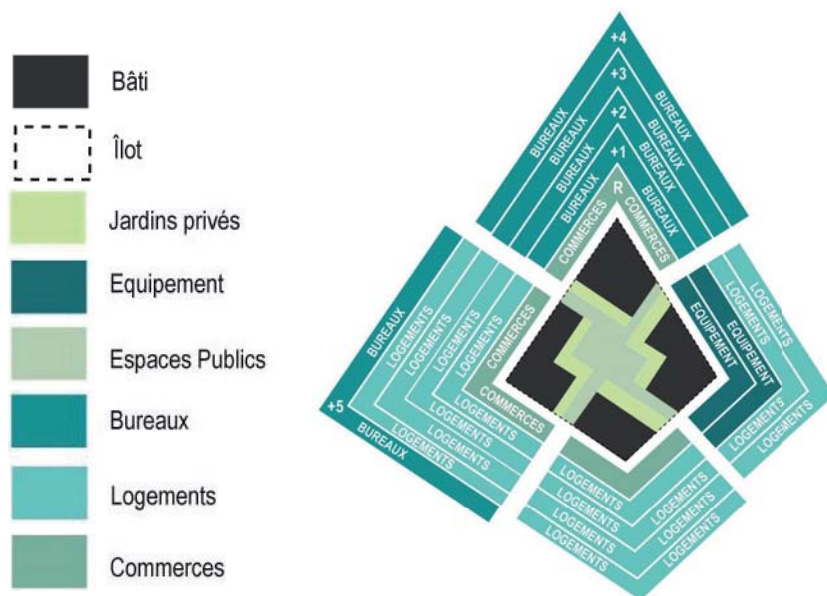


Projet "Un morceau de vi(II)e" : morphologie, programme de l'îlot et phasage



Programme

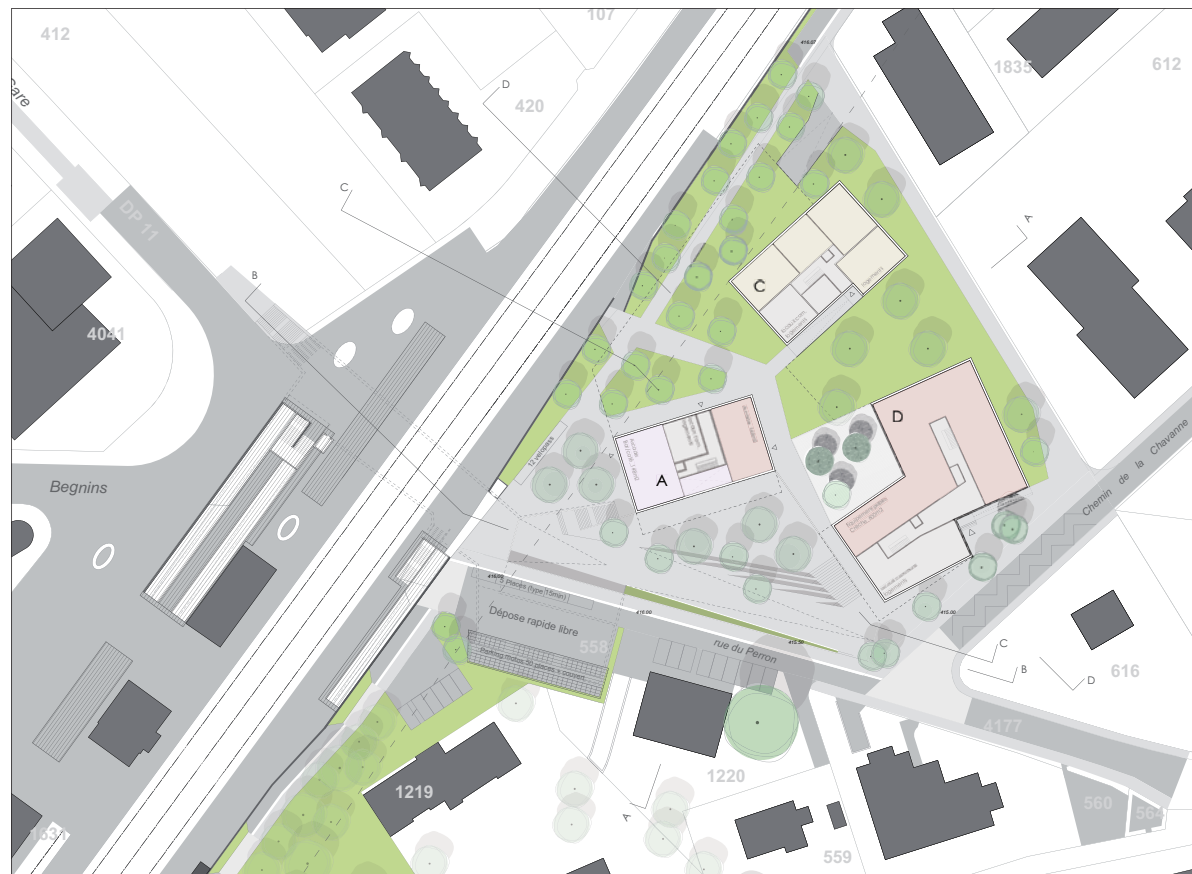
- Logements : 6'480 m²
- Commerces : 3'600 m²



Un phasage est proposé pour la reconversion de la zone artisanale



Projet du groupement "Echo&Co"



Evolution du projet

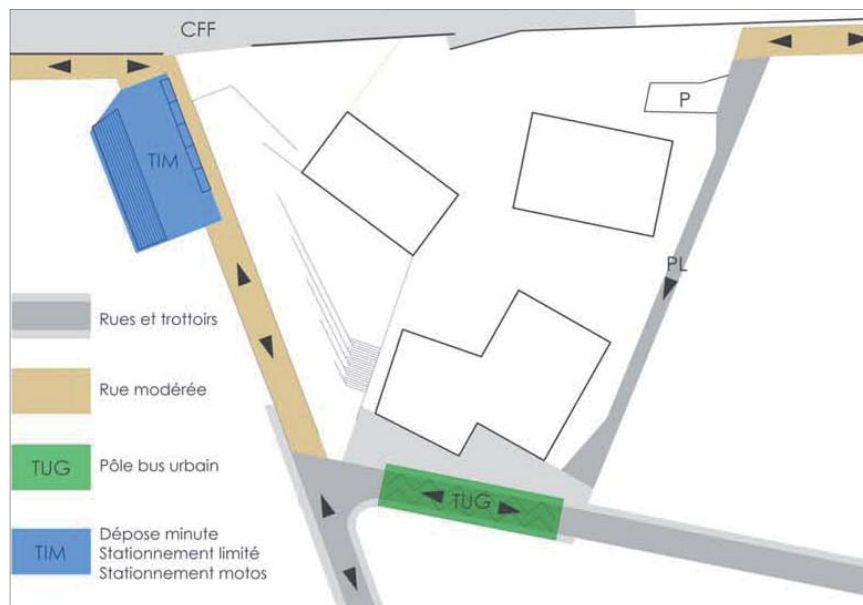
Les adaptations principales du projet ont concerné :

- L'îlot : La disposition des bâtiments a été revue de façon à structurer le front de la rue du Perron. Ainsi, la place du Perron, plus généreuse, est désormais bordée par 2 immeubles de R+6 dont les rez inférieurs sont destinés à l'animer avec un restaurant et des commerces. Au niveau des quais, les futures constructions sont implantées dans un parc habité, ouvert au public, qui s'étend jusqu'au chemin du Vernay, permettant une relation de plain-pied entre les quais et les rez-de-chaussée supérieurs des immeubles. Un équipement public de type crèche trouverait sa place au rez de l'un de ces bâtiments, donnant sur ce parc.
- Le chemin de la Crétaux : il bénéficie d'un traitement paysager léger, formant des décrochements le long de la paroi antibruit, afin de modérer la vitesse du trafic des riverains du domaine des Pins.
- L'accessibilité : la rue du Perron est dévolue à la zone de rencontre et les bus s'arrêtent chemin de la Chavanne, comme dans la situation actuelle. Un "barreau Est", dédié au trafic des poids lourds, est créé.

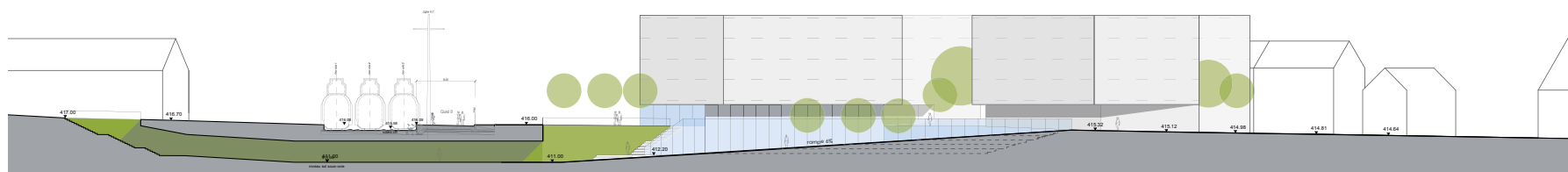
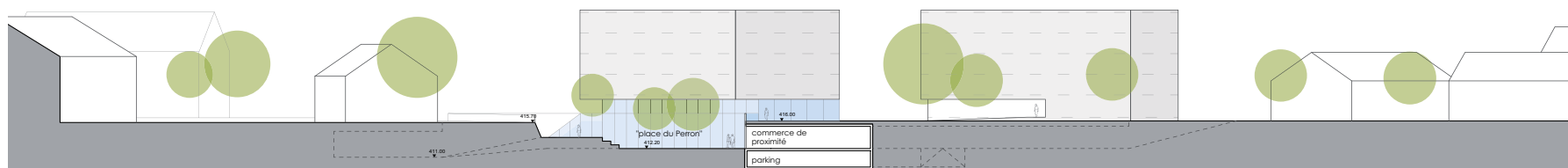
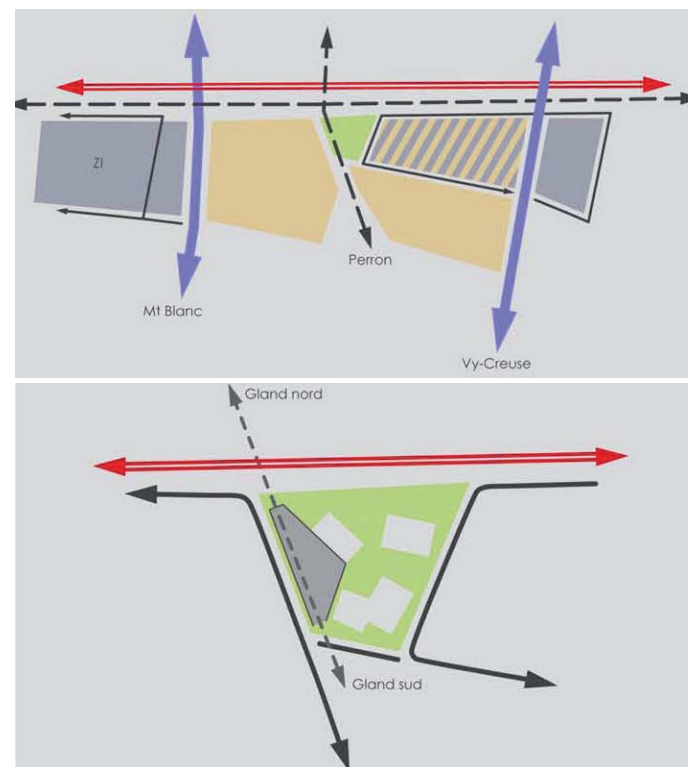
Projet du groupement "Echo&Co"

Concept mobilité et coupes

Typologie des rues et fonctionnement du "Secteur Gare Sud"

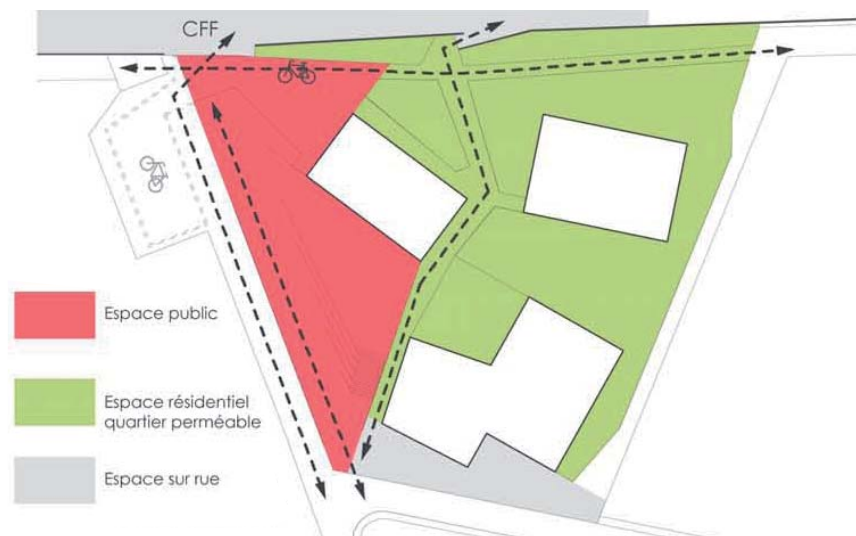


Schémas d'accessibilité



Projet du groupement "Echo&Co" : concept espaces publics

Typologie des espaces piétons



Références d'aménagements



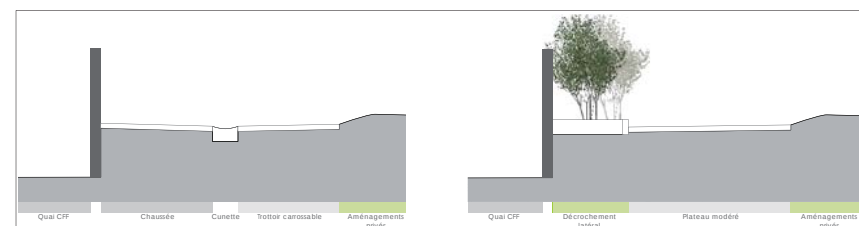
Aménagements au chemin de la Crétaux



Place du Perron



Rez inférieur : arcades commerciales

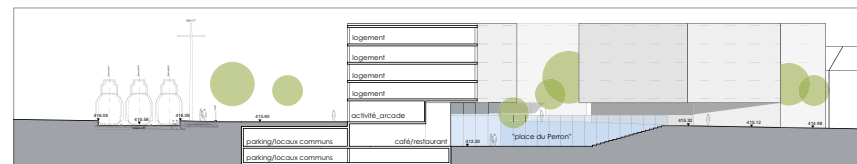


Projet du groupement "Echo&Co" : morphologie et programme de l'îlot

Ilot ouvert dans un parc habité

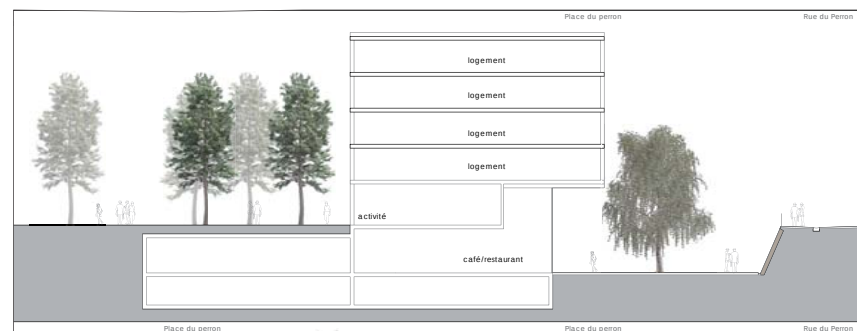


Rez inférieur

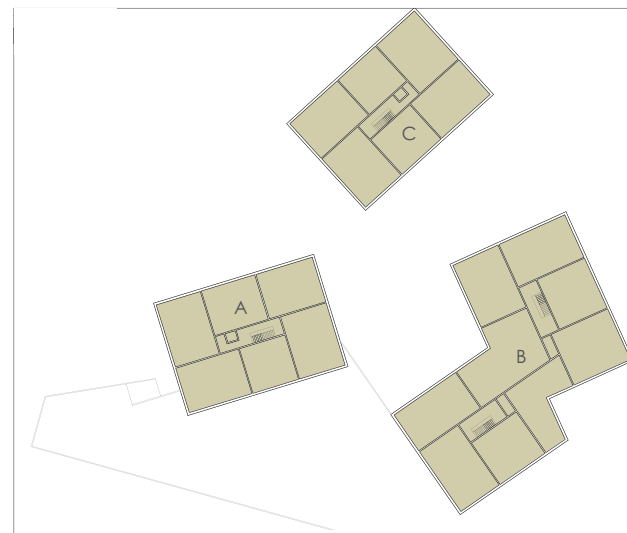


Programme

- Logements : 10'147 m² (pour 97 logements)
- Commerces : 2'256 m²



Etage type



Projet "My Rail Home"



Evolution du projet

Les adaptations principales du projet ont concerné :

- L'espace public : l'espace Gare est pensé comme une identité unique allant du Nord au Sud des voies CFF. Pour la rendre visible, le même aménagement que celui existant place Nord (ellipses en bois, etc.) a été repris au Sud, afin d'agrémenter les quais. Des espaces de pause, où les passants peuvent s'arrêter, sont également aménagés le long du chemin de la Crétaux.
- L'îlot : les futurs bâtiments sont implantés au sein d'un espace minéral, animé de mails arborés formant des seuils d'entrée. Le front commercial est situé au chemin de la Chavanne et les locaux associatifs sont implantés le long des quais. Le long du "barreau Est" sont installées des activités artisanales.
- L'accessibilité : le passage inférieur est prolongé sur la rue du Perron. Il est animé par des équipements publics et couvert sur une partie, le long de la zone de rencontre, parallèle au passage inférieur.

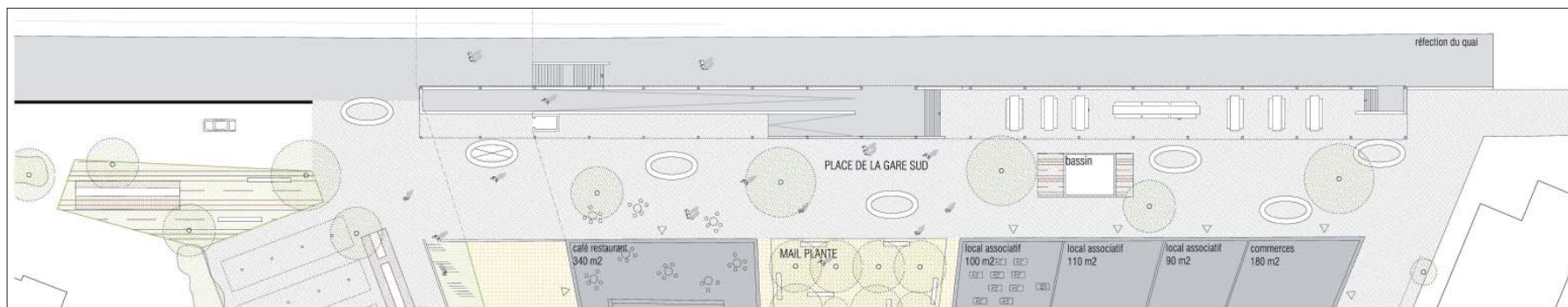
Projet "My Rail Home"

Concept mobilité et coupes

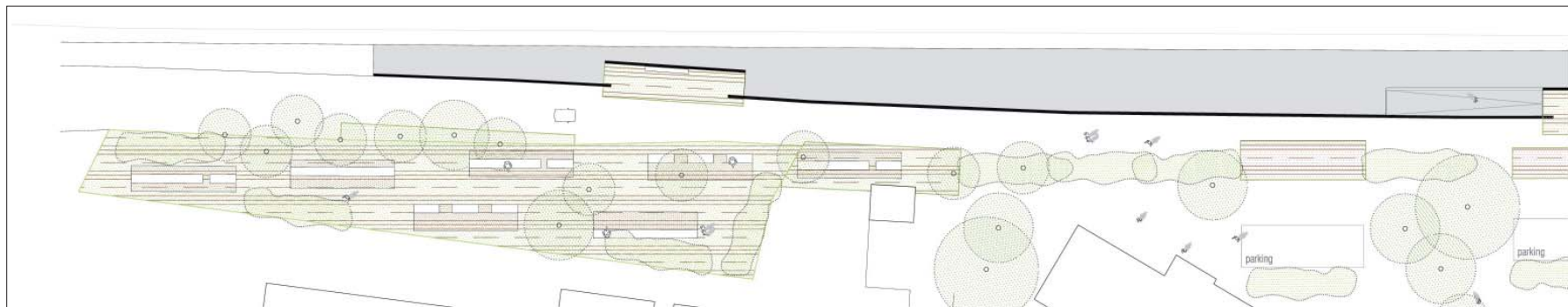


Projet "My Rail Home" : concept espaces publics

Place de la Gare Sud



Chemin de la Crétaux



Place de la bibliothèque, Mail planté



Place de la Chavanne, arrêt de bus, entrée de la zone de rencontre

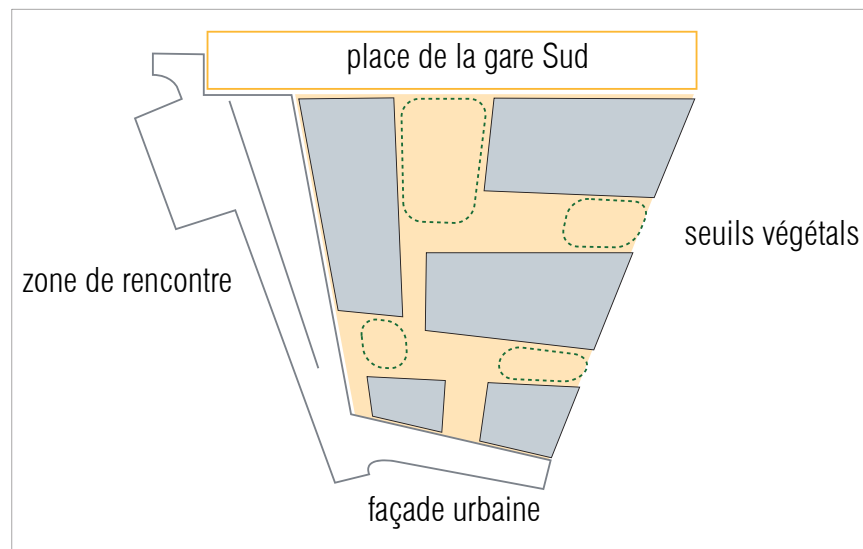


Intérieur d'îlot, espaces semi-publics



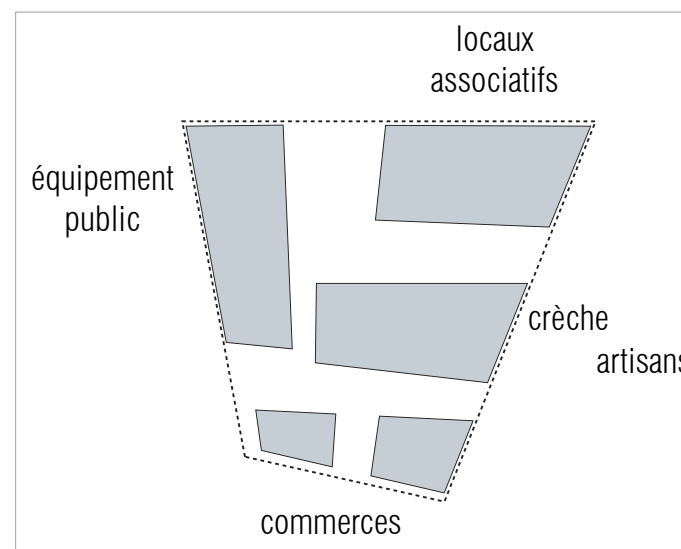
Projet "My Rail Home" : concept espaces publics et aménagements paysagers

Schéma de principe des espaces publics

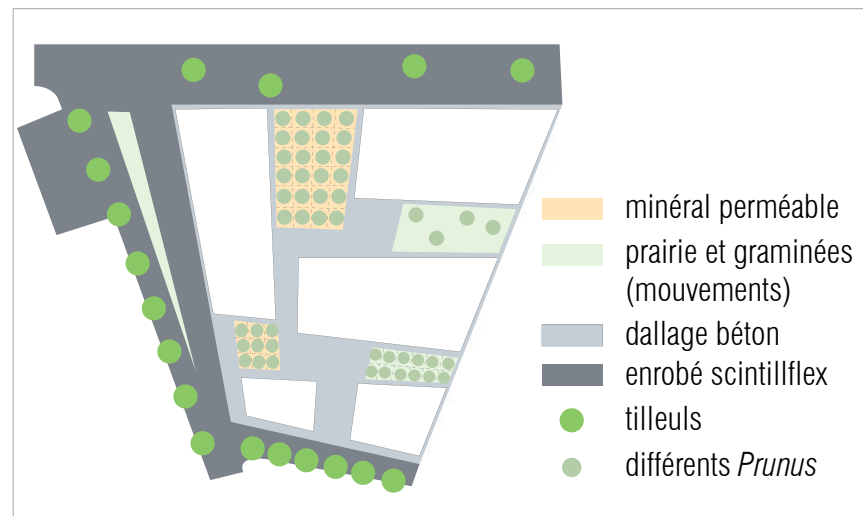


Projet "My Rail Home" : morphologie et programme

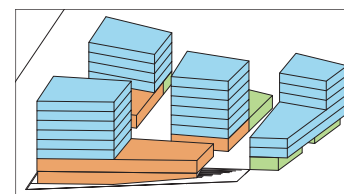
Rez-de-chaussée



Aménagements paysagers



Programme



S	surface terrain	8'184
SBP	surface brut planché	12'775
IUS	indice utilisation de sol	1.56
NLOG	nombre logements	80

	Surface sol occupé	Niv.	Logement	Commerces	Service
Bat 01	875	R+6	2'820	0	1'650
Bat 02	915	R+4	1'860	200	500
Bat 03	875	R+6	2'280	325	400
Bat 04	655	R+5	2'290	450	0
total intermédiaire			9'250	975	2'550

6.4 Recommandations finales du collège d'experts

Le collège d'experts tient à relever la grande qualité des projets présentés, tant par leur diversité de partis pour répondre à la problématique posée, que par leurs capacités à évoluer d'un dialogue à l'autre, en prenant en compte les recommandations formulées lors du premier atelier. La démarche s'est donc révélée particulièrement fructueuse, de par la richesse des réflexions partagées.

La **place de la Gare de Gland** est actuellement définie par l'espace fonctionnel de son front Nord, dédié aux flux de mobilité. L'enjeu du projet est ici de **trouver une complémentarité entre les deux versants des voies CFF** afin de créer la centralité du "pôle gare". Face à la fonction de transit qu'occupe la place Nord de la gare, la rive Sud est amenée à devenir, quant à elle, le lieu d'animation où va se développer la vie du quartier. L'aménagement des espaces publics majeurs du périmètre du "Secteur Gare Sud" doit ainsi se concentrer sur la rue du Perron plutôt que le long des voies CFF, peu propices à devenir des espaces de vie de qualité car subissant le bruit dû au passage des trains, et orientées au Nord. Cependant, la frange située sur l'actuel chemin du Vernay, espace-tampon entre les quais et le futur îlot, est à traiter comme un espace public tranquillisé, s'inscrivant dans un quartier en devenir, qui va s'étendre vers l'Est, avec la mutation attendue de la zone d'activités limitrophe.

Le **chemin de la Crétaux**, quant à lui, nécessite un **aménagement paysager léger**, accompagnant la **transition entre le domaine privé des Pins et les quais de la gare** par un traitement de la future paroi antibruit, ainsi que la création de percées ponctuelles dans ce mur afin de ménager des accès aux quais, en autant d'échappées visuelles qui en brisent la monotonie. De plus, la continuité des déplacements en modes doux doit être marquée. L'objectif est par ailleurs de modérer le trafic des véhicules par l'aménagement de resserrements végétalisés (plantations d'arbres) le long de la paroi antibruit.

L'**îlot**, coeur du quartier où va se concrétiser la densification du secteur, est à aménager comme **un parc habité**, ouvert sur les espaces publics végétalisés en pleine terre. **Une densité minimale de 1.5** est souhaitée, et l'implantation des bâtiments doit permettre de structurer le front Est du périmètre. La fonction de **logement est concentrée au niveau des étages supérieurs**, dans des bâtiments de gabarits différenciés. Un équipement collectif type crèche peut également y être localisé, afin de rendre vivant l'espace parc et d'en diversifier les usages. **L'animation des espaces publics par des activités de type commerces et restaurants**, se situe quant à elle **aux rez inférieurs et rez-de-chaussée, orientés sur le futur passage inférieur et la rue du Perron**.

D'un point de vue fonctionnel, **le futur passage inférieur est pensé comme partie intégrante de l'espace public**. L'accès est large et confortable, prévoyant la séparation des flux piétons et vélos par un marquage au sol. Aménagé comme un espace de vie, **son implantation est étroitement liée aux activités commerciales de la rue du Perron**. Il doit permettre un accès évident et direct aux quais Sud et Nord de la gare.

Enfin, le **schéma d'accessibilité** du "Secteur Gare Sud" prévoit la création d'une zone de rencontre sur la rue du Perron. L'arrêt des bus est localisé le long du chemin de la Chavanne, en baignoire. Deux zones de dépose-minute sont aménagées : au débouché du chemin de la Chavanne sur la rue du Perron, et sur la parcelle n° 552 avec possibilité de rebroussement, à l'extrémité Ouest du périmètre de l'étude-test.

Sur le Chemin de la Crétaux, l'accès est strictement réservé aux riverains du domaine des Pins. Le transit des véhicules motorisés est interdit le long des quais et rue du Perron, par l'aménagement de cul-de-sac. Le "barreau Est", dévolu à la desserte de la zone d'activités par les poids lourds, est circulaire en sens unique montant.

Au vu de ces conclusions et afin de garantir un développement cohérent et intégré du quartier, le collège d'experts recommande à la Maîtrise d'ouvrage d'engager la procédure de Plan de quartier dans les meilleurs délais dans le but d'assurer la cohérence et l'animation du passage inférieur à court terme, puis du pôle Gare Sud dans son ensemble, dans un deuxième temps.

Par ailleurs, il est proposé d'étudier le report des arrêts de bus, actuellement situés sur le chemin de la Chavanne, sur la place de la Gare.

Enfin, le collège d'experts recommande à la Municipalité de Gland d'engager à moyen terme le même type de démarche - planification directrice ou étude-test - sur la place de la Gare, afin de mettre en cohérence l'ensemble des aménagements du pôle Gare de Gland.

6.5 Approbation par les membres du collège d'experts

Bruno Marchand, Président



Mélanie Martin



Olivier Fargeon,
Municipal responsable du service
infrastructures et environnement



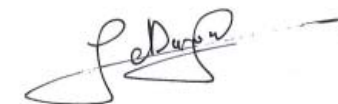
Noël Luzzi



Thierry Genoud,
Municipal responsable du service
bâtiments et urbanisme



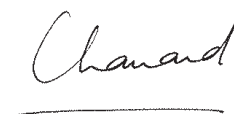
Jean-Yves Le Baron



Federica Regazzoni

p.o. 

Thierry Chanard



Hervé Froidevaux



Sylvain Guillaume-Gentil

