

---

**MUNICIPALITE**

**COMMUNICATION AU CONSEIL COMMUNAL**

**Mise en valeur des gares principales vaudoises et de leur environnement  
Etude pilote Gare de Renens**

---

Renens, le 5 août 2002

En complément aux informations déjà communiquées à la Commission de gestion, la Municipalité souhaite renseigner comme suit le Conseil Communal concernant l'étude pilote de la Gare de Renens, effectuée récemment.

**1. INTRODUCTION**

Le Service de l'aménagement du territoire du Canton de Vaud (SAT) a engagé, en collaboration avec le Service des transports (ST), le Service de l'économie et du tourisme (SET) et du Service des routes (SR), une étude visant à identifier et proposer des démarches de valorisation des potentiels des gares vaudoises et des secteurs environnants.

En effet, parmi les nouveaux défis posés aux politiques des transports et de l'aménagement du territoire, la gestion de la mobilité (accessibilité, transfert modal notamment) revêt une importance particulière en raison de ses multiples implications, en particulier : développement économique, protection de l'environnement, organisation de l'espace, etc. Dans cette perspective, les gares doivent jouer un rôle décisif, à condition que leur intégration dans l'environnement construit soit assurée et qu'elles puissent effectivement contribuer à une utilisation complémentaire des différents modes de transports.

Enfin, la revalorisation des gares et leurs abords concerne une multitude d'acteurs dont les intérêts, contraintes et actions influencent la faisabilité d'un tel projet. Il est dès lors indispensable d'identifier précisément à quelles conditions les logiques des différents partenaires peuvent converger, une attention particulière devant notamment être portée à la dimension économique et promotionnelle, et aux intérêts des investisseurs.

Fort de ces enjeux, l'étude a été engagée selon trois phases principales :

1. Une réflexion préliminaire sur les liens entre la planification et la promotion économique; ce volet de l'étude a été réalisé sous la forme notamment d'un séminaire qui a réuni les acteurs principaux impliqués dans des projets de développement dans les sites de gare. Cette réflexion a permis en particulier de mettre en évidence les intérêts, les attentes réciproques et les contraintes à prendre en compte.
2. Le développement d'un modèle de démarche et d'une liste d'indicateurs qui ont permis de procéder à une analyse des gares vaudoises et à la définition d'une typologie des gares.

3. L'engagement de quatre études-pilotes (dont celle de Renens) afin de tester le modèle de démarche dans le cadre d'interventions particulières et d'évaluer les propositions issues de la démarche appliquée dans une perspective d'élargissement à d'autres sites; le bilan de ces études a permis d'autre part de formuler une perspective d'élargissement à d'autres sites; le bilan de ces études a permis d'autre part de formuler quelques enseignements méthodologiques et recommandations.

## 2. DEMARCHE

La mise en valeur des sites de gares suppose une démarche fondée sur les niveaux d'intervention, d'une part, et les domaines d'intervention, d'autre part. Le modèle décrit ci-dessous a été testé par 4 études-pilotes.

### 2.1 Niveaux d'intervention

La gare est à considérer dans son environnement fonctionnel, spatial et économique.

Trois niveaux d'intervention ont ainsi été considérés :

- le bâtiment de la gare qui abrite les services à la clientèle du chemin de fer et subsidiairement d'autres services;
- la place de la gare, interface multimodale des transports et espace d'intégration immédiate de la fonction transport à la localité;
- l'environnement proche de la gare (300-500 m), périmètre jouissant d'une bonne accessibilité pédestre depuis la gare.

### 2.2 Domaines d'intervention

En cohérence avec les niveaux d'intervention pris en compte, les domaines d'intervention suivants ont été retenus :

- la valorisation de la gare comme équipement de localité (améliorations à apporter à la gare elle-même)
- l'image d'un site urbain : la gare et son environnement (organisation de l'interface pour l'ensemble des usagers, valorisation des espaces publics pertinents, accessibilité de la gare)
- la promotion d'opérations d'urbanisme sur les sites disponibles proches (valorisation des potentiels urbanistiques voisins de la gare); la dimension économique est à prendre en compte. Il s'agit de rechercher des investisseurs (publics ou privés) susceptibles d'être intéressés, soit à la réalisation, soit à la réalisation et à la gestion d'équipements nécessaires à l'amélioration du site, soit à la valorisation immobilière de secteurs situés à proximité de la gare.

## 3. ETUDES DE CAS : RENENS

### 3.1 Le site de Renens

A Renens, la gare est en marge des communes de Chavannes-près-Renens, Ecublens et Renens. Toutefois ici, la situation de point de rencontre entre ces trois communes et le fort développement de celles-ci a conduit à faire de la gare un lieu central qui peut fonctionner en bi-pôle avec Lausanne. La gare de Renens est une gare d'agglomération. Elle est située au centre-ville, dans un tissu urbain comprenant des activités mixtes (habitat, commerces, services).

Elle draine un grand bassin d'emplois (destination, transbordement) et d'habitants. Les Hautes Ecoles appartiennent à ce bassin puisque très rapidement reliées à la gare par le TSOL.

Le bâtiment a une fonction urbaine. Il accueille un service à la clientèle pour le transport ainsi que d'autres services intéressant également une clientèle non CFF.

La gare bénéficiera d'une desserte améliorée en trains nationaux et accélérés. C'est aussi une interface majeure du réseau des transports publics. La fréquentation actuelle et potentielle est forte (nombre de voyageurs élevé, grand bassin versant).

Les potentialités de mise en valeur des environs de la gare sont moyennes à élevées :

- forte restructuration du bâti alentour envisagée,
- revalorisation du centre de Renens,
- réaffectation peut-être possible d'une partie du domaine ferroviaire à long terme,
- pôle de développement réalisable à court terme sur Chavannes-près-Renens, Ecublens et Crissier.

### 3.2 Les propositions résultant de l'étude

S'agissant d'une étude-test, et compte tenu du contexte de son exécution, les résultats ont un caractère théorique pas toujours en phase complète avec la réalité du moment. Ils restent néanmoins intéressants au titre des principes d'aménagement proposés même si la formalisation doit être certainement réévaluée.

A titre d'information, nous communiquons ci-dessous un extrait du rapport final de l'étude.

#### PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

L'étude affirme tout d'abord le rôle de centre secondaire que joue Renens au sein de l'agglomération lausannoise et met en évidence le système bipolaire Lausanne - Renens. Ainsi, la gare de Renens constitue une interface du niveau de l'agglomération.

Au niveau local, l'objectif du travail vise à consacrer le rôle d'interface de la gare de Renens, tant au niveau urbain qu'au niveau de la chaîne de déplacement. Il s'agit donc de rattacher la ville à une desserte ferroviaire de qualité (desserte régionale et grande distance).

Les terrains CFF qui pourraient constituer, à terme, une importante opportunité foncière pour la commune et l'agglomération, ne sont pas, dans leur majorité, disponibles pour l'instant.

L'étude permet de dégager 3 objectifs principaux :

#### **a) Renforcer les réseaux transports publics**

La proposition recommande le renforcement des transports publics à toutes les échelles, c'est-à-dire à celles de la commune, de l'agglomération, de la région ou du pays.

Ainsi, au niveau CFF, il s'agit de renforcer la position de Renens au sein du réseau ferré grande distance (IR) et régional (RX, Regio).

Au niveau de l'agglomération et de la commune, l'étude propose la création d'un nouveau système de transport en commun en site propre (cf. TSOL) assurant la liaison Renens - Lausanne par la rue de Lausanne et pouvant être prolongé en direction de l'Ouest, au-delà de Renens.

Cette nouvelle desserte pourrait être assurée par une amélioration du réseau express vaudois (REV). Les intérêts de ce type de transport sont sa haute capacité, son niveau de confort, sa vitesse commerciale élevée, sa grande distance interstation (500 m) ainsi que son image.

Au niveau urbanistique, un autre attrait de cette proposition serait de réaliser la couture entre les quartiers denses existant au Nord de la rue de Lausanne et les futurs quartiers d'activités qui devraient se développer au Sud de celle-ci. Ce type de transport permettrait également d'accentuer le rayonnement des gares de Lausanne et Renens par l'accroissement de leur propre accessibilité et, par voie de conséquence, de l'accessibilité des quartiers qui en sont éloignés.

### **b) Créer un espace public connecteur**

De manière à renforcer le rôle d'interface urbaine de la gare de Renens, l'étude propose l'interpénétration des espaces de la ville et de la gare.

Ainsi, il est proposé de prolonger l'espace urbain sous la gare, par l'intermédiaire de 2 passages sous-voies (qualité d'aménagement, ouverture des passages à leurs extrémités, mobiliers, éclairage, etc.) et d'utiliser les quais Nord et Sud comme espaces publics de connexion (liens linéaires situés au long des voies, au Nord et au Sud, s'étendant au-delà de la gare, en direction des quartiers voisins existants ou futurs).

L'aménagement de ces nouveaux espaces publics longitudinaux Nord et Sud a également pour enjeu de réintégrer l'espace des voies à la ville (promenade le long des voies, parois antibruit transparentes, vues, arbres à hautes tiges, etc.) et de mettre en relation avec la gare et entre eux les futurs lieux de développement potentiels qui pourront se situer sur les emprises CFF actuelles.

Ainsi, la proposition vise à requalifier l'ensemble des relations (physiques, visuelles, etc.) entre la ville et la gare. Elle devrait également permettre de rabattre les flux piétons vers la gare et de renforcer les potentialités de secteurs qui ne sont pas actuellement en liaison directe avec la gare.

En parallèle à l'amélioration de l'interface, il est recommandé d'intervenir aussi sur la ville (amélioration de la qualité générale des espaces publics, en particulier des places de la Poste, des 4-Avenues et de la gare; renforcement de l'attractivité, développement de l'animation, structuration des parcours selon les différents moyens de déplacements - transports en commun, automobiles, piétons, cycles, etc.).

### **c) Promouvoir des lieux de développement**

Les conclusions de l'étude visent aussi à initier un développement tout au long des voies ferrées et à fabriquer une nouvelle image de la gare et de l'espace des voies. Ce renouveau du paysage urbain est d'abord constitué par un travail sur les espaces non construits (rues, places, espaces verts, échappées visuelles, etc.), par la structuration du domaine bâti, une volumétrie qui filtre et ne ferme pas sur lui-même l'espace du rail, en implantant des bâtiments perpendiculaires aux voies, (par exemple des tours, etc.) ceci afin de ne pas contredire l'objectif d'utiliser cet espace comme un lien et non comme une division.

Il s'agira également de recenser et de mettre en valeur l'ensemble des terrains ou bâtiments disponibles au centre-ville ainsi que de reconnaître la diversité de ces lieux et des pratiques qui y sont attachées (marche à pied, rollers, trottinette, automobile, etc.).

En ce sens, quelques éléments précis, destinés à induire ce type d'aménagement sont proposés :

- création d'un parc public au Nord-Est de la gare en utilisant comme point de départ "un reste de territoire" actuellement à l'abandon. Ce parc public pourrait concrétiser un point de repère puis constituer, à terme, un espace de transition entre Renens et les futurs développements sur les terrains CFF se libérant progressivement;
- aménagement d'une plate-forme d'activités au Sud-Est en remplacement des entrepôts CFF en voie de démolition (densification, transparence).

## CONCLUSION

La proposition intègre la gare au sein du système de l'agglomération et de la desserte CFF générale. Elle recommande au niveau local l'interpénétration de la ville et de la gare. L'ensemble de la proposition s'appuie sur la maîtrise des flux, le renforcement des transports publics, l'aménagement des espaces non bâtis d'abord et bâtis ensuite, la restructuration du paysage urbain ainsi que sur une vision à long terme du développement de Renens.

Par l'ampleur du foncier dont ils disposent, les CFF jouent un rôle important pour l'avenir de Renens et de l'agglomération lausannoise.

Pour les mandataires, la dynamique instaurée à travers cette étude pilote doit être poursuivie. La mise en place et l'illustration des concepts spatiaux sont des outils porteurs du potentiel de développement de ces sites. Dans ce sens, ils doivent être perçus comme des clefs de lecture pour susciter d'autres réflexions, d'autres démarches et pas comme une finalité.

—

La Municipalité de Renens a suivi l'étude par l'intermédiaire du Conseiller municipal responsable de la Direction Urbanisme-Constructions-Bâtiments, et de l'urbaniste de la Commune. Elle entend utiliser les réflexions et suggestions faites par l'étude dans les différents projets qui se développent dans le secteur de la gare.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique

Le Secrétaire

A.-M. DEPOISIER (L.S.) J.-D. LEYVRAZ

Annexes : 2 plans