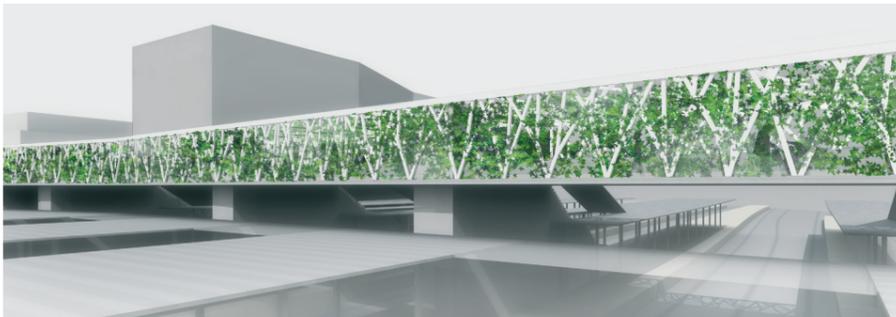


Images: Groupement « Rayon Vert »



La passerelle offre un accès facilité aux quais et forme un belvédère ouvert sur la ville.

## CONTEXTE ET ENJEUX

L'aménagement de la gare de Renens et de ses environs est une tâche prioritaire. Le secteur a été identifié comme stratégique et d'importance régionale par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). En terme de bassin de population desservie, la gare de Renens devrait être la troisième gare de Suisse romande en 2020, derrière Genève et Lausanne.

Le projet vise à renforcer la plaque tournante des transports publics, essentielle à l'Ouest lausannois. Ce pôle de mobilité et d'urbanisation doit voir s'arrêter le futur tram est-ouest en plus des trains CFF, des bus tl et du métro m1. Le développement de cette interface fait l'objet d'une demande de cofinancement par le fonds d'infrastructures de la Confédération.

Le projet s'inscrit dans la démarche générale de mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, notamment sur la base de son chantier 2 / secteur Bussigny à Sébeillon, de son chantier 5 / espaces publics et mobilité douce et de son chantier 6 / transports. Chacune de ses phases donne lieu à de la concertation et à une consultation publique.

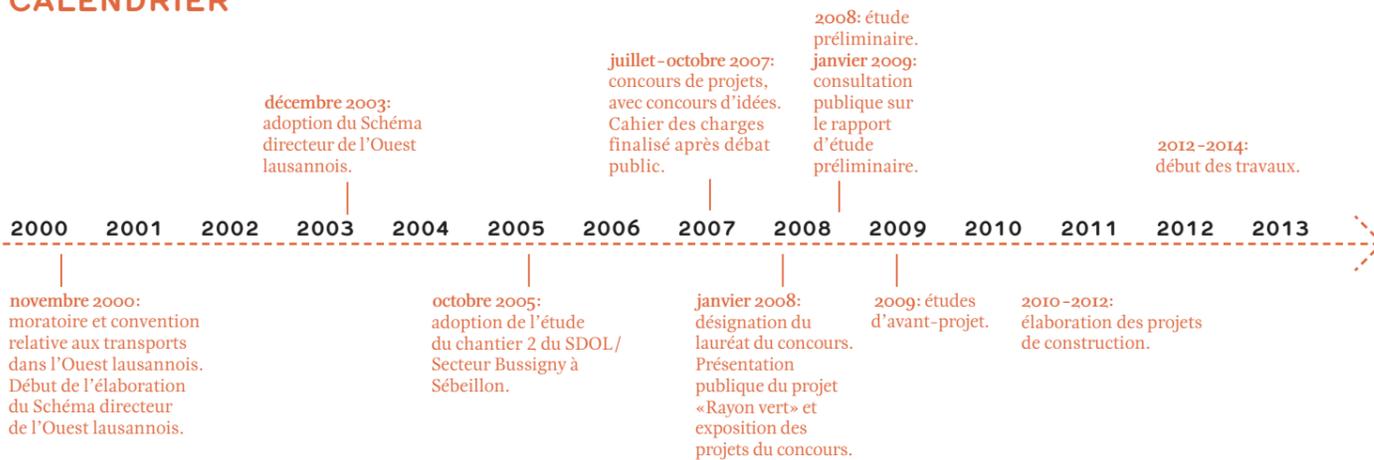
### FORME DE L'ÉTUDE

L'étude préliminaire a été réalisée par le groupement Rayon Vert (Farra&Fazan Architectes, Tekhne SA Management, Atelier du paysage Sàrl), les CFF infrastructures et les tl. Cette étude a été pilotée par les quatre Communes concernées, le Canton, les CFF et les tl, avec la coordination du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Elle précise de nombreux aspects concernant la future passerelle enjambant les voies, la végétalisation, l'aménagement des places nord et sud de la gare, le passage du futur tram est-ouest, la mobilité, la sécurité, l'assainissement phonique, les infrastructures tl et ferroviaires ou le développement du domaine bâti des CFF en vue des études d'avant-projet à venir.

L'étude préliminaire se décline en lots identifiés chacun par un maître d'ouvrage principal:

- Lot 1 / Domaine ferroviaire / CFF infrastructures
- Lot 2 / Domaine bâti CFF / CFF immobilier
- Lot 3 / Domaine public / Communes
- Lot 4 / Quais m1 / Transports lausannois
- Lot 5 / Domaine ferroviaire / CFF assainissement phonique

## CALENDRIER



Le rapport d'étude préliminaire complet (*Secteur gare de Renens CFF - Interface des transports publics*) a été discuté en public puis mis en consultation du 15 janvier au 16 février 2009. Il peut être obtenu auprès du Bureau du SDOL, chemin du Closel 15, 1020 Renens 1, T: 021 621 08 10 ou être téléchargé sur le site du Schéma directeur de l'ouest lausannois [www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch).

### BUDGET ESTIMATIF

Estimation sommaire des coûts de l'ouvrage (y compris TVA et honoraires)

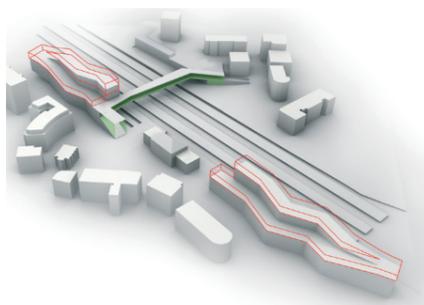
**Domaine ferroviaire / CFF infrastructures:** de 92,0 à 137,0 millions de frs

**Domaine bâti / CFF immobilier:** de 80,2 à 135,6 millions de frs

**Domaine public / communes:** de 24,8 à 45,1 millions de frs

**M1 / transports publics lausannois:** de 3,5 à 6,5 millions de frs

**Domaine ferroviaire / CFF assainissement phonique:** de 0,9 à 1,5 millions de frs



Fronts continus de part et d'autre de la gare.

OUEST LAUSANNOIS

RÉSUMÉ DU RAPPORT DE L'ÉTUDE PRÉLIMINAIRE

# SECTEUR GARE DE RENENS CFF

INTERFACE DES TRANSPORTS PUBLICS DE L'OUEST LAUSANNOIS

CHAVANNES-PRÈS-RENEUS, CRISSIER, ÉCUBLENS, RENENS, ÉTAT DE VAUD, CFF, TL

JANVIER 2009

**Au centre de l'Ouest lausannois et au carrefour des quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens et Renens, le secteur de la gare de Renens est appelé à se développer considérablement et à voir ses espaces publics redessinés.**

## L'ÉTUDE EN DEUX MOTS

L'étude pour la requalification des espaces publics et de l'interface des transports du secteur de la gare de Renens CFF approfondit et vérifie les solutions proposées par le projet «Rayon vert», lauréat du concours organisé en 2007. Menée en 2008, elle met à niveau et précise l'articulation entre les différentes parties du projet: modification des infrastructures ferroviaires, réorganisation du réseau de bus, futur tram, nouvelles constructions et espaces publics de demain.

Le projet cherche à améliorer l'accès à cette gare d'importance régionale et à redonner une continuité et une qualité aux espaces publics environnants. Des intentions urbanistiques ont par ailleurs été développées pour la valorisation des parcelles CFF mitoyennes à la gare, en accord avec les besoins du quartier.

### INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Les principes pour l'amélioration de l'accès aux trains pour les voyageurs ont été définis. Les quais seront élargis à environ 11 m et les escaliers du passage inférieur existant seront complétés par des rampes. La nouvelle passerelle sera équipée par des escaliers (variante: escalators) et des ascenseurs. L'étude a précisé les conséquences des différentes adaptations des installations ferroviaires nécessaires pour répondre, entre autres, aux besoins du futur RER vaudois. À terme un nouveau quai pourra être créé au nord des voies, en contact direct avec la place de la gare nord et le futur arrêt du tram. L'élargissement du domaine ferroviaire qui s'impose se fera par étapes. Cet élargissement d'emprise impliquera un déplacement de la rue du Terminus vers le nord, avec des conséquences sur le domaine foncier privé.

### DOMAINE BÂTI

Des fronts continus de bâtiments de part et d'autre du bâtiment existant de la gare sont envisagés. Ces futures constructions sont destinées à des activités, commerces, bureaux, hôtellerie, etc. Les influences et les liens de ces bâtiments avec l'espace public, notamment la place sud de la gare et la future passerelle ont été explorés. Ces premières réflexions serviront de base pour organiser une mise en concurrence architecturale concernant le domaine bâti.

### ESPACES PUBLICS / PASSERELLE

L'aménagement des places de la gare nord et sud a été précisé compte tenu des transports publics qui desserviront la gare. La place nord sera mise à niveau pour une relation directe entre le futur tram et le quai CFF. Les obstacles visuels et physiques seront limités au maximum pour ouvrir l'espace public. Le dimensionnement de la future passerelle a été adapté aux contraintes du flux des voyageurs (largeur variable de 8 à 14 m). Le principe d'une végétalisation par du lierre (*Hedera helix*) a été détaillé et le dessin de la structure métallique «arboriforme» affiné.

### INFRASTRUCTURES M1

La visibilité et l'accessibilité du métro m1 seront améliorées par une plus grande ouverture vers la place sud. Un quai central élargi avec accès à la future passerelle est projeté entre la voie nord du m1 et la seconde voie à déplacer côté sud.

### ASSAINISSEMENT PHONIQUE

L'efficacité des parois antibruit de 2 m de haut prévues par la Confédération a été jugée très faible. La protection par les futurs bâtiments des CFF au sud et diverses mesures à étudier précisément, comme l'usage de matériaux phono-absorbants, pourraient être plus efficaces.



En haut: Accès à la passerelle depuis la Place de la Gare sud.

En bas: Exemple d'une structure métallique recouverte de lierre, Neuchâtel.

graphisme: www.atelierpoussin.ch

## CARTE DE SYNTHÈSE

Une passerelle - le « Rayon vert » - fonctionne comme signe dans la ville et crée une forte continuité entre les deux places.

Les places de la gare nord et sud sont réaménagées en relation avec le futur réseau des transports publics (CFF et RER, m1, tram, bus) et avec la mobilité douce.

Des nouvelles constructions revalorisent l'image du secteur de la gare.



Le projet « Rayon vert » a gagné le concours de 2007.

### 1 NOUVEAU BÂTIMENT

- commerces, activités

### 2 AMÉNAGEMENT PLACE NORD

- arborisation (tilleul) et sol enrobé de couleur, strié de lignes en béton
- abribus tl
- arrêt tram adjacent au futur quai nord CFF
- vélos: 200 places
- dépose-minute: 17 places

### 3 PASSERELLE

- nouveau franchissement et continuité de l'espace public
- élément majeur de l'axe nord/sud de mobilité douce
- symbole fort visible de jour comme de nuit
- végétalisation par du lierre (Hedera helix)
- structure métallique « arboriforme »

### 4 NOUVEAU BÂTIMENT CFF OUEST

- commerces en relation avec les espaces publics (place sud, passerelle et passage inférieur)
- bureaux, formation
- hôtel
- culture
- paramédical

### 5 INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET M1

- adaptations des voies et des quais
- modifications des marquises
- amélioration de l'accès au m1 (quai élargi central et meilleure visibilité)
- amélioration du passage inférieur existant et de ses accès (escalier + rampe)
- nouveaux accès aux quais depuis la passerelle (escalier + ascenseur)

### 6 AMÉNAGEMENT PLACE SUD

- arborisation (tilleul) et sol enrobé de couleur, strié de lignes en béton
- abribus tl
- vélos: 300 places
- dépose-minute: 10 places
- taxis: 10 places

### 7 SORTIE DU PASSAGE INFÉRIEUR

- ajout d'une rampe et d'un ascenseur
- escalier en relation avec la place

### 8 NOUVEAU BÂTIMENT CFF EST

- commerces, activités
- bureaux, formation
- hôtel
- culture, paramédical
- P+Rail: 80 places

