



# FLUX – Nœud de communication d’or 2011

## Patronage: Union des transports publics

# Dossier: Gare de Renens, Chavannes/Crissier/Ecublens/Renens, VD

### Infobox

**Fonction:**

Plaque tournante régionale des TP

**Modes de transport:**

Train  
RER  
Bus  
Métro  
Taxi  
Tram (à partir de 2017)

**Offre de mobilité combinée:**

500 places B+R (prévisions)  
60 places P+R (prévisions)  
20 places K+R (prévisions)  
4 véhicules Mobility  
Location de vélos traditionnels et électriques

**Fréquence de transbordement:**

8,4 millions/an

**Avancement du projet:**

Planification: transformation totale de la gare et des places limitrophes (début des travaux 2014)

**Coûts/investissements:**

Plus de 250 millions de CHF

**Parties prenantes:**

Commune de Chavannes-près-Renens  
Commune de Crissier  
Commune d’Ecublens  
Ville de Renens  
Canton de Vaud  
Confédération (programme d’agglomération)  
CFF SA

### Description du projet

Fin 2003, l’adoption du Schéma directeur de l’Ouest lausannois a été le point de départ menant à la valorisation urbaine et fonctionnelle de l’ensemble de cette agglomération, cette initiative étant récompensée, en 2010, par le Prix Wakker.

Au cœur de cette agglomération, la gare de Renens est à la croisée de quatre communes: Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens. Son bassin de population dépasse les 60 000 habitants. Vétuste, la gare actuelle ne satisfait toutefois plus à bon nombre de normes et ne répond plus aux attentes des utilisateurs.

Avec le soutien financier du Programme d’agglomération Lausanne-Morges (PALM) et de la Confédération, les quatre communes ont organisé un concours d’architecture ayant pour objectif le réaménagement du site de la gare, compte tenu des plans de transformation et de construction des CFF. En 2007, le projet vainqueur «Rayon vert» définissait les lignes directrices de la future nouvelle gare. La passerelle «Rayon vert» faisant la jonction entre les deux places entourant la gare au nord et au sud constitue l’élément urbain central du projet.

Le projet doit satisfaire simultanément à de nombreuses exigences: amélioration de l’accès aux quais et aux trains, adaptation de l’infrastructure ferroviaire, réorganisation du trafic des bus, intégration du nouveau tram et du métro existant, aménagement qualitatif, en termes d’urbanisme et d’architecture, des places et de l’espace public. L’intermodalité est caractéristique de ce projet, ayant pour but de faciliter la correspondance entre les divers modes de transport: transports publics (train, métro, tram, bus), mobilité douce et trafic motorisé. La construction de la passerelle, de plus de 500 places B+R au nord et au sud de la gare ainsi que la transformation et la mise en valeur de nombreuses rues et places (zones de rencontre) profiteront également à la mobilité douce. Le projet tente de répondre aux défis inhérents à la mobilité croissante dans l’Ouest lausannois en créant un nœud de communication efficace, sûr et convivial.

La transformation de la gare de Renens en étant à la phase de planification, aucun résultat tangible n’est encore visible. La progression systématique et globale de l’ensemble du projet de l’Ouest lausannois n’en est pas moins remarquable. Déjà rénovées, la place du marché et les rues voisines, proches de la gare, concrétisent la perspective globale et la volonté de changement. Dans ce plan global, la gare de Renens représente un nouvel élément important.

### Situation



Situation de la gare de Renens (source: ville de Renens)



# Trafic (offre et connectivité)

## Mobilité douce

En 2010, plus de 23 000 habitants vivaient à quelques minutes de marche (15 au maximum) de la gare de Renens.

Vétuste, la gare actuelle n'est pratiquement plus conforme aux standards requis, situation à laquelle la transformation prévue devrait remédier. La gare, l'espace public limitrophe et la passerelle reliant les côtés nord et sud de la gare vont se transformer en nœud intermodal qui sera également un nœud de communication performant, «une boîte à vitesse» permettant de passer facilement et rapidement d'un mode de transport à l'autre.

La transformation de la gare devrait simplifier au maximum l'accès aux transports publics (CFF, RER Vaudois, Transports publics lausannois, métro M1, tram) et raccourcir les trajets directs de mobilité douce. Mais en premier lieu, l'accès aux correspondances s'effectuera dans un espace urbain repensé et valorisé, dépassant le simple cadre de la gare et des zones limitrophes.

Désormais, il sera possible, à partir de la gare, de passer par le centre-ville et la place du marché pour rejoindre les quartiers nord voisins en traversant un espace globalement planifié. Dès aujourd'hui, les préliminaires de cette mise en valeur urbaine sont visibles. La place du marché et quelques rues voisines ont été refaites, notamment l'avenue du 14 Avril avec le projet «mail arborisé». Désormais le trafic se fait à double sens afin de le ralentir, créant ainsi un nouvel espace urbain. La réfection et la valorisation des rues et accès à la gare ainsi que la réduction de la vitesse profitent à la mobilité douce. De nombreuses rues du centre-ville ont été transformées en zones de rencontre (max. 20 km/h) afin d'accroître la sécurité pour la mobilité douce.

Le nombre peu élevé de places B+R suffit juste à satisfaire la demande, aussi faible soit-elle. Des parkings accueillant au total plus de 500 vélos sont dont prévus au nord et au sud de la gare ainsi qu'une station de vélos, des stations de prêt de vélos en libre service «velopass» étant opérationnelles à la gare et sur la place du marché.

## Transports publics

En Romandie, la gare de Renens est un important nœud de communication. Elle est desservie par les CFF, le RER Vaudois, le métro M1 et par diverses lignes régionales et urbaines de bus. Aujourd'hui, près de 23 000 voyageurs transitent chaque jour par cette gare. N'étant plus en conformité avec la norme, la gare doit être adaptée aux standards actuels et agrandie en fonction de son importance. Les quais ne sont accessibles que par des escaliers que les PMR ne peuvent emprunter. Ils vont être prolongés et surélevés en conformité avec les standards des Intercity des CFF. À la gare, l'affichage numérique indique les heures de départ des trains et des bus.

Dans les prochaines années, l'offre de transports publics au départ de la gare de Renens sera progressivement élargie. D'ici 2018, le RER devrait desservir la gare jusqu'à 12 fois par heure.

La nouvelle passerelle assurera la jonction plus directe entre le métro M1 (qui dessert l'EPFL, soit près de 25 000 personnes par jour, plusieurs quartiers résidentiels et le centre de Lausanne) et les trains/bus. Les capacités actuelles (env. 11,7 millions de passagers par an) doivent être élargies en continu selon les besoins de l'EPFL. Pendant les heures de pointe, de nouveaux véhicules doubles assureront la desserte toutes les 5 minutes.

Dès 2017, la ligne de tram t1 Lausanne – Flon sera reliée à la gare de Renens, l'arrêt étant aménagé sur le côté nord de la place de la gare. Le tram utilisera le même quai que les trains CFF, sous la passerelle. Le prolongement vers l'ouest est déjà dans les cartons. D'ici 2014, l'extension du réseau de bus devrait multiplier par deux le nombre de kilomètres de trajet. Les lignes partiront en rayons de la gare.

## Trafic motorisé

Actuellement, le trafic individuel motorisé (TIM) accède facilement à la gare, que ce soit par le côté nord ou sud.

Le projet vise à réduire le TIM afin d'influencer la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Aujourd'hui principalement investi par les rues et les voitures, l'espace disponible limité sera attribué de façon plus équilibrée à tous les modes de transport. Des études détaillées ont mis en évidence que le TIM côté sud doit diminuer de 20 à 40 % si l'on veut optimiser la coexistence de tous les usagers de la route. La réalisation de ces mesures implique toutefois que toutes les communes concernées adoptent un consensus.

La réduction des emplacements de parking est l'une des mesures devant contribuer à réduire le TIM. Sont prévus 10 emplacements de taxis, une trentaine de places K+R et 60 places P+R. L'emplacement exact des parkings, au sud de la gare, sera fixé en concertation avec les services municipaux d'urbanisme et compte tenu des restrictions causées par l'extension des transports publics.

## Quels sont les principaux avantages pour la clientèle?

La transformation de la gare permet de mieux répondre aux besoins des usagers actuels et futurs des transports publics. L'achèvement des travaux se soldera par plus d'espace disponible, notamment pour des quais modernes élargis dotés d'accès spécifiques et pour des places plus grandes avec un TIM réduit. La gare sera accessible aux personnes à mobilité réduite. L'espace sera valorisé sur le plan architectonique afin d'augmenter la qualité du séjour et la perception de la sécurité. Contrairement à la situation actuelle, la mobilité douce sera bien plus intéressante grâce à la mise en valeur ciblée de l'espace et à l'existence des installations B+R requises.

L'extension des prestations et la mise en valeur, architectonique comme urbaine, du nœud de communication de Renens augmenteront son attractivité, en faisant une alternative à part entière au TIM.

## Plan du réseau



Le Réseau Express Régional Vaudois (source: ville de Renens)





# Développement territorial (aménagement territorial, urbanisme, architecture)

## Développement local ou urbain

La transformation et la valorisation du site de la gare de Renens font partie de la réalisation du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et du Programme d'agglomération Lausanne-Morges fédérant 27 communes. Le Programme d'agglomération propose une coopération étroite entre urbanisme, transports et environnement. Il dégage une dizaine de sites stratégiques présentant un important potentiel de développement d'intérêt cantonal, dont la gare de Renens. Impliquant neuf communes, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois fournit à la région une vision commune pour le développement urbain sur le long terme.

Situé au cœur de l'Ouest lausannois, le site de la gare de Renens joue déjà le rôle d'un pôle secondaire destiné à se développer dans les années à venir. Concernant le bassin de population, la gare de Renens deviendra d'ici 2020 la troisième gare romande en termes de taille, après Genève et Lausanne.

Les quartiers entourant la gare datent du 19<sup>e</sup> s. Les bâtiments originels n'ont été que partiellement remplacés par des édifices modernes mais certains travaux de construction en cours dans ces quartiers semblent annoncer d'autres transformations. La transformation de la place du marché s'est achevée en 2011. Prochaine étape: le réaménagement des zones nord et sud de la gare, espaces importants sur le plan architectural.

Pour le visiteur, le côté sud de la place de la gare offre le contraste le plus saisissant, un bâtiment moderne d'utilisation mixte y voisinant directement avec des maisons du 19<sup>e</sup> s. et une petite église du temps passé.

## Urbanisme et architecture

En terme d'urbanisme, un espace homogène s'impose. Aménagées selon une conception individuelle, les deux places de la gare constituent un ensemble uniforme. Un concours d'architecture a donc été organisé dans ce sens, couronnant le projet «Rayon Vert» du cabinet Farra&Fazan Architectes. Une passerelle assure la jonction des deux espaces coupés par les voies, soulignant les rapports fonctionnels et spatiaux des deux places.

La passerelle séduit par sa «structure arboriforme» englobant construction tubulaire métallique et toit translucide. La façade Est sera végétalisée. Côté nord, une rampe permet d'accéder à la passerelle, un escalier et un ascenseur constituant les accès côté sud. La passerelle symbolise le rôle de la gare devenue un nœud intermodal. Outre sa fonction de relais entre les zones nord et sud de la gare, elle sert également d'accès important aux trains, au métro, aux trams et aux bus.

La nouvelle passerelle et la transformation des places nord et sud de la gare contribuent à éliminer divers conflits d'objectifs existants. Le projet est dans le droit fil de la transformation de la place du marché et des rues adjacentes réalisée dans le centre, depuis 2005, par la ville de Renens.

## L'impact sur le plan local / régional est-il positif?

Il est encore difficile d'évaluer les retombées positives. La valorisation urbaine autour de la place du marché, entraînant celle des rues voisines, a déclenché un processus de chantiers volontaires ayant positivement influencé l'apparence du quartier. Jusqu'alors difficilement accessibles, des ruelles semi-publiques sont désormais ouvertes au public et les rangées de maisons riveraines ont été rénovées. Dans le secteur de la gare, les travaux devraient avoir un impact similaire.

Les activités de mise en valeur et de transformation engagées autour de la gare et dans les quartiers voisins ne manqueront pas de renforcer globalement l'alliance environnementale comme le montrent par exemple les nouveaux emplacements B+R très fréquentés et atteignant déjà le seuil de saturation en dépit de leur agrandissement.

## Divers témoins historiques



Plusieurs époques se côtoient devant la gare de Renens (photo: Kontur)

## Place du Marché



La nouvelle place du marché de Renens (photo: Kontur)

## Zone piétonnière



La nouvelle zone piétonnière: l'avenue du 14 Avril (photo: Kontur)



# Le processus (innovation et organisation)

## Processus et assurance qualité

Un concours d'architecture ayant pour objectif de garantir le niveau qualitatif souhaité (urbanisme et architecture) a été lancé en 2007. La modification de l'infrastructure des transports, la construction de nouveaux bâtiments d'accueil et d'autres édifices à la gare, la traversée des voies et les places nord et sud de la gare ont été analysées.

Achévé fin 2009, l'avant-projet a estimé les coûts revenant aux communes impliquées à plus de 27 millions de francs, l'ensemble du projet se chiffrant à plus de 251 millions de francs. Le projet global a été scindé en plusieurs volets. Infrastructure CFF est responsable de l'infrastructure ferroviaire, CFF Immobilier s'occupant des bâtiments. Les communes prennent en charge l'espace public (passerelle, côtés nord et sud de la place de la gare). Quant aux Transports publics lausannois, ils sont responsables des voies et du quai du métro M1 (y compris la jonction vers les nouveaux bâtiments et les accès).

Le calendrier du projet est établi en fonction des délais des CFF et de la propre programmation de la Confédération. Les travaux de la gare devraient démarrer à l'automne 2014 et durer cinq ans, la nouvelle gare entrant en service en 2019.

La taille et la complexité du projet représentent de réelles difficultés, la rénovation totale et l'agrandissement de la gare sans interruption de son fonctionnement représentant de véritables défis en termes de planification et de réalisation.

## Parties prenantes

Le projet de la gare de Renens fait partie de la réalisation du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et du Programme d'agglomération Lausanne-Morges. Plusieurs partenaires sont donc impliqués: les quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, le canton de Vaud et la Confédération. CFF Infrastructure représente les transports publics et la division CFF Immobilier s'occupe du développement éponyme.

Le projet est suivi par un organe décisionnel présidé par la ville de Renens et s'appuyant sur les travaux d'un groupe d'experts. Des représentants de tous les acteurs mentionnés sont présents dans les deux groupes.

La structure adoptée pour ce projet a pour conséquence de multiplier le nombre d'acteurs, ce fait inhabituel étant toutefois considéré comme profitable à la réussite du projet. De plus, il est ainsi possible d'investir du mieux possible les moyens fournis par tous ces acteurs, le projet pouvant ainsi être mené à bien dans des conditions optimales.

Une exposition installée depuis quelque temps à la gare fournit des informations sur le projet de transformation et ouvre ses portes régulièrement en soirée. On peut également y rencontrer des représentants du service d'urbanisme, prêts à répondre aux questions des visiteurs.

## En quoi ce projet est-il novateur?

En Suisse, la planification globale d'une agglomération entière est une mesure exceptionnelle et innovante. Dans notre pays, la réflexion communautaire et le mode d'action régional dépassant le cadre des neuf communes impliquées représentent une démarche pionnière.

Les activités communes de planification et d'action génèrent une nouvelle urbanité dans une agglomération jusqu'alors peu intéressante. De nombreux problèmes et les besoins de transformation existants sont étudiés à l'échelle intercommunale de même que leur planification. Cette dernière est considérée comme une mission interdisciplinaire et réalisée dans cet esprit. Le pilotage des processus et la coopération sont basés sur une approche globale, les modules individuels étant toutefois réalisables en totale autonomie.

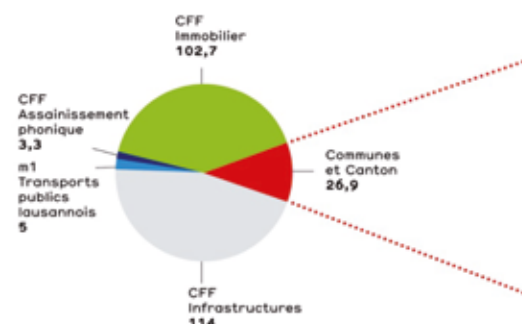
## Calendrier



Le calendrier des travaux de transformation à la gare de Renens (source: ville de Renens)

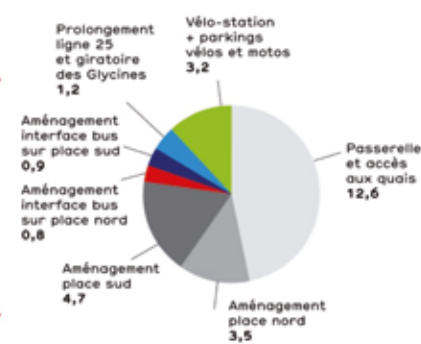
## Répartition des coûts

### Répartition de l'ensemble des coûts de la requalification de la gare entre les partenaires (en mio de frs)



Ventilation des coûts sur les acteurs (source: ville de Renens)

### Coûts des travaux assumés par les Communes et le Canton (en mio de frs)



## Impressions



Aménagement de la zone piétonne vers la gare (photo: Kontur)



Métro (photo: Kontur)



Emplacements B+R (photo: Kontur)



Passage souterrain actuel (photo: Kontur)