Autour de la gare de Renens : safari urbain

Autor(en): **Poschet, Lena / Salomon, Joëlle**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **73 (2001)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-129870

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Autour de la gare de Renens
SAFARI URBAIN

L'action de Droit de Cité (DDC) a longtemps été centrée sur la commune de Lausanne. Mais, face au développement de plus en plus important de l'agglomération, l'association a élargi son champ d'intervention en s'intéressant à l'ensemble des communes qui constituent l'aire urbaine de Lausanne. (Assemblée Générale de 1998 et 1999). L'Ouest lausannois, région en mal d'urbanité, est apparu comme terrain idéal pour développer les réflexions sur la qualité de vie dans les quartiers. Cette région forme en effet une vaste entité urbanisée (près de 50'000 habitants et 32'000 emplois), une véritable «ville» qui n'a cependant jamais été organisée comme telle, ni quant à sa forme urbaine, ni quant aux transports collectifs que suppose un aussi grand ensemble. Elle est aujourd'hui trop souvent associée à un simple espace fonctionnel fondé essentiellement sur l'accessibilité voiture sans qualité urbaine.

Faisant suite à un premier safari organisé à la demande de nouveaux membres habitants des communes de l'Ouest, dans les quartiers Nord de Renens, DDC a décidé au printemps 2000 de consacrer un Safari à la gare de Renens (qui est aussi celle de Crissier - Chavannes - Ecublens) et ses alentours.

Le choix de la gare de Renens comme deuxième site d'action dans la région découlait des conclusions du premier safari qui avaient mis en lumière le caractère à la fois problématique et essentiel pour l'avenir de cette région de cet équipement et de ses abords.

Le passage sous-voie de la gare de Renens

Fort d'un petit groupe d'une vingtaine de participants, le safari a exploré la gare et ses abords le samedi 1er juillet 2000. Les discussions *in situ* ont permis de faire réagir les personnes présentes et ont fait apparaître à la fois les problèmes, mais aussi les potentiels importants de ce site. Ce safari a été suivi d'une assemblée le 6 juillet 2000, puis de la présentation publique d'un rapport de synthèse de cette action[1] le 6 mars 2001, organisé par DDC et qui a réuni plus de 50 participants. Parmi les personnes présentes à ces trois événements se trouvaient des habitants, des représentants politiques, des personnes actives dans la vie associative de Renens, Crisser et Chavannes, de même que des représentants du service cantonal d'aménagement du territoire (SAT) et des professionnels de l'aménagement urbain.

Nous présentons ici les principaux problèmes constatés lors du safari et les propositions de solutions évoquées lors des différentes rencontres.

LA GARE DE RENENS : UN POTENTIEL MAL EXPLOITE

Au niveau régional, la gare de Renens a pris une place centrale dans la région lausannoise. Elle constitue un important pôle d'échange pour les transports ferroviaires régionaux et nationaux ainsi que pour les transports urbains (120 trains régionaux, 46 trains inter-régionaux, 100 TSOL et 360 bus). Malgré l'importance de son trafic, la gare n'occupe pas la place qu'elle devrait avoir dans l'Ouest lausannois car elle ne constitue en rien un pôle urbain structurant.

Cette gare et l'emprise considérable des voies de triages sont problématiques car toute cette infrastructure constitue une coupure presque infranchissable dans le tissu urbain. La gare elle-même est peu accueillante et présente de nombreux inconvénients. Ses usagers portent un jugement assez défavorable à son égard : lieu peu

attrayant, vétuste, malcommode (changement de train/ bus/ TSOL long et difficile, absence d'informations) et peu sûr durant la nuit. La gare est en autre mal reliée au centre de Renens, situé au Nord.

Une meilleure liaison de la gare avec le centre serait indispensable à ce centre-ville en déclin qui n'attire pas plus les usagers de la gare que les habitants de Renens. Ces derniers ont pris l'habitude de tout faire en voiture. En effet, le développement récent de l'urbanisation a rendu bien plus commode les achats dans les grandes surfaces commerciales de Crissier, Ecublens et Bussigny que dans le centre ville. Pourtant, cette ville a la chance d'avoir un centre offrant un cadre attrayant à proximité de la gare.

Au Sud des voies, la place de la gare qui tourne le dos au centre-ville s'ouvre sur des quartiers sans cohérence d'ensemble et partagés entre les communes de Renens, Chavannes et d'Ecublens.

La gare de Renens et ses alentours sont la résultante d'une urbanisation récente qui s'est faite au «coup par coup» sans réflexion ni vision globale. Ce périmètre qui est à cheval sur quatre communes (Renens, Crissier, Chavannes et Ecublens) n'a jamais fait l'objet d'une planification d'ensemble, ce qui, hélas, ne se voit que trop.

LES SOLUTIONS EVOQUEES

Face aux problèmes soulevés par la gare de Renens et ses abords, le safari et les discussions lors des deux assemblées publiques ont mis au jour un certain nombre de solutions possibles. Dans le but d'offrir aux habitants les conditions nécessaires à la fréquentation et l'animation du centre-ville et de la gare, **de nouveaux cheminements adéquats, vélo et piétons,** devraient être aménagés sur l'axe Nord - Sud (permettant de relier la ville de Renens au Nord avec les quartiers d'habitation, le collège, les universités et le lac au Sud) et sur l'axe Est - Ouest (permettant de relier la gare aux quartiers d'habitation, la piscine de Renens, les centres commerciaux et les écoles). Pour la gare proprement dite, **l'amélioration et l'aménagement du passage sous-voie principal** est indispensable à la création d'une réelle liaison entre le centre de Renens, la gare et les quartiers au Sud. Le passage actuel devrait faire place à une rue confortable, claire et aménagée de façon agréable dans laquelle on s'engagerait presque sans s'en apercevoir. Parmi les autres propositions, citons notamment la création d'une passerelle à l'ouest des quais, de rampes et/ou d'ascenseurs pour accéder aux quais, de places de stationnement pour les deux-roues gratuits, de parkings d'échange et l'amélioration générale de la qualité des espaces.

Les améliorations prévues par les Transports publics lausannois (extension de l'offre et amélioration des parcours du réseau dans l'Ouest) devraient être accompagnées par une redéfinition des espaces publics aux abords de la gare. Plus généralement, l'ensemble des transports publics de la région lausannoise devrait être revu en fonction du développement de l'Ouest, en vue d'offrir à ses habitants une réelle alternative à la voiture.

Enfin, beaucoup de participants semblent s'accorder sur l'idée que la gare de marchandises, ainsi que les halles et les ateliers CFF, sont une formidable chance de développement pour l'Ouest et en particulier pour le centre-ville (nouveaux visiteurs et clients). Ce site, situé à proximité de la principale interface de transport public de l'Ouest lausannois et du Centre-ville, est idéal (centre d'une région urbaine en plein développement, accès correct depuis l'autoroute, proximité des Hautes écoles, etc.) pour la création d'un important pôle urbain multifonctionnel (activités, services, culture, loisirs, logements).

La valorisation des terrains des CFF pourrait ainsi constituer une atout majeur pour toute cette région. Une concentration du développement à cet endroit, accompagnée d'une amélioration conséquente de l'offre en transports publics branché sur l'interface de la gare, permettrait à terme de donner à cet endroit un caractère accueillant et dynamique.

Lors des assemblés et du safari, de nombreuses craintes ont été émises concernant les possibilités de réalisation des propositions émises. La syndique de Renens a d'emblée souligné que si les idées et projets ne manquaient pas, les moyens financiers faisaient par contre défaut. La question de la collaboration intercommunale a fait l'objet d'interventions assez contrastées. L'imbrication des territoires des différentes communes de l'ouest implique en effet une planification concertée entre les communes. La gare de Renens constitue le cas typique d'un périmètre impliquant plusieurs communes. Or, si les représentants politiques présents lors des assemblés semblent s'accorder sur son utilité, la coopération intercommunale qui existe dans d'autres domaines, reste encore à développer en matière d'aménagement urbain. Les intérêts des différentes communes ne sont pas toujours convergents (notamment en ce qui concerne les aspects financiers) et la collaboration bouscule des habitudes bien ancrées.

Les discussions ont mis en évidence l'existence d'une différence de perception entre les autorités et les habitants. Pour les autorités, l'entité communale reste très importante, alors que ce qui compte pour les habitants, c'est le vécu quotidien lequel se moque des limites communales. Ils franchissent quotidiennement plusieurs limites communales et ce qui les intéresse c'est la qualité de l'ensemble de leur cadre de vie.

L'absence des CFF (pourtant invités) durant le débat rendait toute proposition concernant l'utilisation des terrains de la gare incertaine. L'avenir de l'utilisation des voies et des bâtiments CFF demeure à ce jour en discussion.

En définitive, tous les participants s'accordent sur l'importance d'améliorer la qualité des espaces de la gare de Renens et de ses abords dans le but de promouvoir l'image et la qualité de vie de cette zone, mais également, du même coup, de tout l'ouest lausannois. Tout n'est de loin pas à refaire car, comme nous avons pu le constater au cours de notre enquête, nombre de projets qui s'intéressent à l'ouest lausannois et en particulier à la gare de Renens sont à l'étude. Pour citer ceux dont nous avons connaissance : une étude de la municipalité de Renens sur le centre, une étude du SAT sur l'ouest lausannois, une étude conjointe du SAT, des CFF et des communes concernées sur le développement de trois gares en périphérie, dont celle de Renens, le réaménagement des lignes de bus et l'amélioration de l'offre des tl (transports publics de la région lausannoise). Par ailleurs, différents plans de quartier récents, à l'enquête ou acceptés, sont sur le point d'être réalisés.

Parcours du safari urbain à Renens

1. Place du Marché: présentation de DDC et du Safari. 2.Entrée du passage piéton:emprise des infrastructures de la gare de marchandise. 3. Au sud de la gare: quartiers en développements en cheminements piétons. 4. Aux deux Parcs: planification et limites communales. 5. Autour de l'avenue de la gare: mise en valeur de l'avenue de la gare. 6. Gare: une nouvelle interface de transport public et cadre attrayant. 7. Interface transports publics: relations gare -centre-ville, relations quartier nord et quartiers sud

L'intérêt, de la part des habitants, des élus et des services cantonaux et communaux pour le safari et les deux assemblées, a montré que la démarche de DDC peut tout à fait s'inscrire dans un processus d'ouverture et d'échange d'informations entre les différents partenaires. L'association a joué pendant ces évènements un rôle de médiateur, encourageant et soutenant un dialogue entre les différents intéressés. La problématique complexe de la gare de Renens et, dans un sens plus large, du devenir de l'ouest lausannois, nécessite en effet la mise en place d'une plate-forme permettant un dialogue et faisant participer les acteurs au-delà des frontières et barrières communales, sectorielles et institutionnelles. L'implication des habitants pour lesquels l'identification avec le devenir de leur lieu d'habitation est important et qui se soucient du vécu quotidien de leur environnement ne peut se faire qu'en suscitant un dialogue et en pratiquant une réelle démarche participative. C'est dans cette optique que DDC propose les safaris urbains et met à disposition les compétences de ses membres.

Afin d'assurer la pérennité de son action, l'association souhaite rester impliquée dans les futures démarches qui visent à l'amélioration de la qualité de vie dans l'ouest lausannois et pousser plus loin ses réflexions, en collaboration avec les autorités communales mais également la COREL (Communauté de la région lausannoise), le service de l'aménagement du canton de Vaud et toutes les personnes impliquées dans la réflexion.

Lena Poschet

Joëlle Salomon

[1] *DDC, 2001, Safari urbain autour de la gare de Renens: Synthèse de la visite et des discussions, réflexions et recommandations.*