



## Safari urbain autour de la gare de Renens

Synthèse de la visite et des discussions, réflexions et recommandations



**Droit de Cité : une  
association pour  
l'amélioration du cadre de  
vie en milieu urbain**

**Case postale 2566  
1002 Lausanne  
<http://www.droitdecite.ch>  
E-mail: [ddc@droitdecite.ch](mailto:ddc@droitdecite.ch)**

---

# Safari urbain autour de la gare de Renens

Synthèse de la visite et des discussions, réflexions et recommandations

Janvier 2001

---

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>La gare de Renens et ses abords se trouvent au centre d'une grande "ville" en pleine expansion.....</b>	<b>2</b>
2.1	L'Ouest lausannois, un manque de vision globale .....	2
2.2	Principes de base pour une future vision globale .....	4
2.3	Vers un développement urbain durable.....	5
<b>3</b>	<b>La gare de Renens proprement dite, une importante interface pour le développement de l'Ouest .....</b>	<b>5</b>
3.1	La gare dans sa relation avec le centre-ville de Renens et avec le sud .....	5
3.2	Réaménagement des abords Nord de la gare : l'avenue du 14-Avril, de la place du terminus des tl (des 4 Avenues?) et de la rue de Lausanne .....	8
3.3	Les abords sud de la gare : une prolongation du centre .....	9
<b>4</b>	<b>La gare de marchandises : un nouveau pôle urbain.....</b>	<b>9</b>
4.1	La gare de marchandises : son rôle actuel et futur .....	10
4.2	Se mettre au travail, sans tarder.....	10
<b>5</b>	<b>Un réseau performant de transports publics.....</b>	<b>10</b>
5.1	Un projet d'envergure pour l'avenir .....	12
<b>6</b>	<b>Conclusions.....</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>Annexes : .....</b>	<b>15</b>

---

# 1 Introduction

## Association Droit de cité

Active à Lausanne depuis 1992 et dans son agglomération depuis 1999, l'association « Droit de Cité » (DDC) a pour but de promouvoir, en milieu urbain, l'aménagement de centres de quartiers et de lieux d'habitation accordant la priorité à des logements abordables dans un environnement de qualité. Voici quelques extraits du "portrait" de DDC figurant sur son site web [www.droitdecite.ch/](http://www.droitdecite.ch/) :

- DDC s'intéresse prioritairement à la qualité de vie dans les quartiers de Lausanne et de son agglomération. A la différence d'une association de quartier ou d'une société de développement, DDC s'intéresse à tous les quartiers, pour eux-mêmes, mais aussi considérés dans leur ensemble, comme éléments constitutifs de la ville entière - laquelle ne s'arrête pas aujourd'hui aux limites communales.
- DDC est un groupe de réflexion mais aussi d'action, qui élabore et présente spontanément des propositions constructives pour l'aménagement des quartiers et des espaces publics.
- DDC voudrait être un relais entre les habitants, les associations de quartiers, les autorités, les techniciens, les partis politiques et d'autres associations.
- DDC privilégie une approche concrète et pragmatique, débouchant sur des propositions d'aménagements simples et réalisables.

## Safaris en ville

Pour connaître et comprendre la ville et ses quartiers, rien ne vaut la marche à pied. DDC a mis au point sa propre méthode : les " safaris en ville ", qui se déroulent en deux phases. La première consiste en une visite guidée pour découvrir et lire un quartier en parcourant les rues, places, traboules et recoins d'un quartier ; la deuxième est une assemblée publique pour discuter des choses vues pendant la visite et pour recueillir les avis, critiques et suggestions des habitants. Cette approche de bas en haut et ces réflexions aboutissent à des propositions, que DDC s'efforce de faire valoir auprès des autorités compétentes.

## Safari Renens – Centre

Au printemps 2000, DDC a décidé de consacrer un Safari à la gare de Renens, (qui est aussi celle de Crissier - Chavannes - Ecublens) et ses alentours, faisant suite à un premier safari que DDC avait organisé dans les quartiers Nord de Renens. Le safari a eu lieu le 1<sup>er</sup> juillet 2000 et a été suivi d'une assemblée le 6 juillet 2000. Parmi les personnes présentes à ces deux événements se trouvaient des habitants, des conseillers communaux et des personnes actives dans la vie associative de Renens, Crissier et Chavannes.

La présente synthèse reprend les interrogations initiales, les discussions lors de la visite et de l'assemblée publique. Elle devrait permettre de définir une éventuelle suite à donner à cette opération, en collaboration avec différentes instances et personnes intéressées.

## Contexte et autres études en cours

Dans le cadre de la révision de son plan directeur d'aménagement, le canton de Vaud s'intéresse en particulier à la question du développement de l'Ouest lausannois. Le SAT (Service cantonal d'Aménagement du Territoire) a dernièrement attribué différents mandats d'études pour l'Ouest, dont un qui porte sur la valorisation de la gare de Renens et ses abords.

---

Pierre Feddersen, architecte et urbaniste, chargé de cours à l'Institut d'architecture de l'Université de Genève, a proposé le thème "Ordonnance ou chaos : quel avenir pour l'Ouest lausannois? Concepts de requalification et d'organisation spatiale d'une agglomération" aux étudiants de l'atelier de 2<sup>e</sup> cycle pour l'année 2000/2001, le but étant de formuler des propositions d'idées directrices pour un plan directeur intercommunal.

Enfin, la commune de Renens a lancé trois études portant sur le développement du centre de Renens.

## 2 La gare de Renens et ses abords se trouvent au centre d'une grande "ville" en pleine expansion

Personne ne peut plus ignorer l'importance de l'Ouest lausannois, une région trop souvent associée à un simple espace fonctionnel, sans aucune qualité urbaine. En parlant du développement futur de Renens, nous parlons aussi de l'avenir de l'agglomération lausannoise. Les chapitres suivants précisent en quoi l'étude de Renens et de sa gare est, à notre avis, importante pour le développement de toute la région de Lausanne.

L'analyse de la "Gare de Renens" doit se faire à deux échelles: d'une part, il s'agit de considérer ce lieu dans son rôle de centre de la région de l'Ouest lausannois. D'autre part, il faut "zoomer" sur le lieu et ses abords immédiats.

Nous commençons par l'échelle la plus large.

### 2.1 L'Ouest lausannois, un manque de vision globale

La gare de Renens et ses alentours sont la résultante d'une histoire particulière (voir annexe) et d'une urbanisation récente plus ou moins au "coup par coup", sans réflexion ni vision globale. Or, ce secteur se trouve au centre d'une région qui a changé de fond en comble durant le demi-siècle passé.

La raison principale de cette absence de vision globale réside certainement dans le fait que la gare de Renens est à cheval sur **quatre** communes : Renens, Crissier, Chavannes et Ecublens. L'ensemble de l'Ouest lausannois comprend, selon les définitions, 7 ou même 9 communes. **L'Ouest lausannois** forme en fait une vaste entité urbanisée grande "ville" qui, malgré quelques tentatives<sup>1</sup> 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.

Cette région s'est fortement développée, d'une part avec l'implantation de l'Université et de l'EPFL dès les années septante et d'autre part, avec le développement des centres commerciaux, puis d'entreprises du tertiaire. Le logement (surtout sur Ecublens et Chavannes) a suivi ces développements. La région est en pleine expansion, alors que la ville de Lausanne perd des habitants et des emplois.

Quant au type d'urbanisation, tout va dans le sens d'un développement de plus en plus éclaté. Le canton investit dans les pôles de développement, et ceux-ci sont desservis en priorité par la route (pour 2 d'entre eux et aussi par le TSOL). Il s'agit des sites Nos 5a : Chavannes-les Cèdres, 5b : Hautes écoles, 5c : Ecublens-en Reculan, 5d : la Bourdonnette, 6 : Crissier-la Gottrause.

---

1

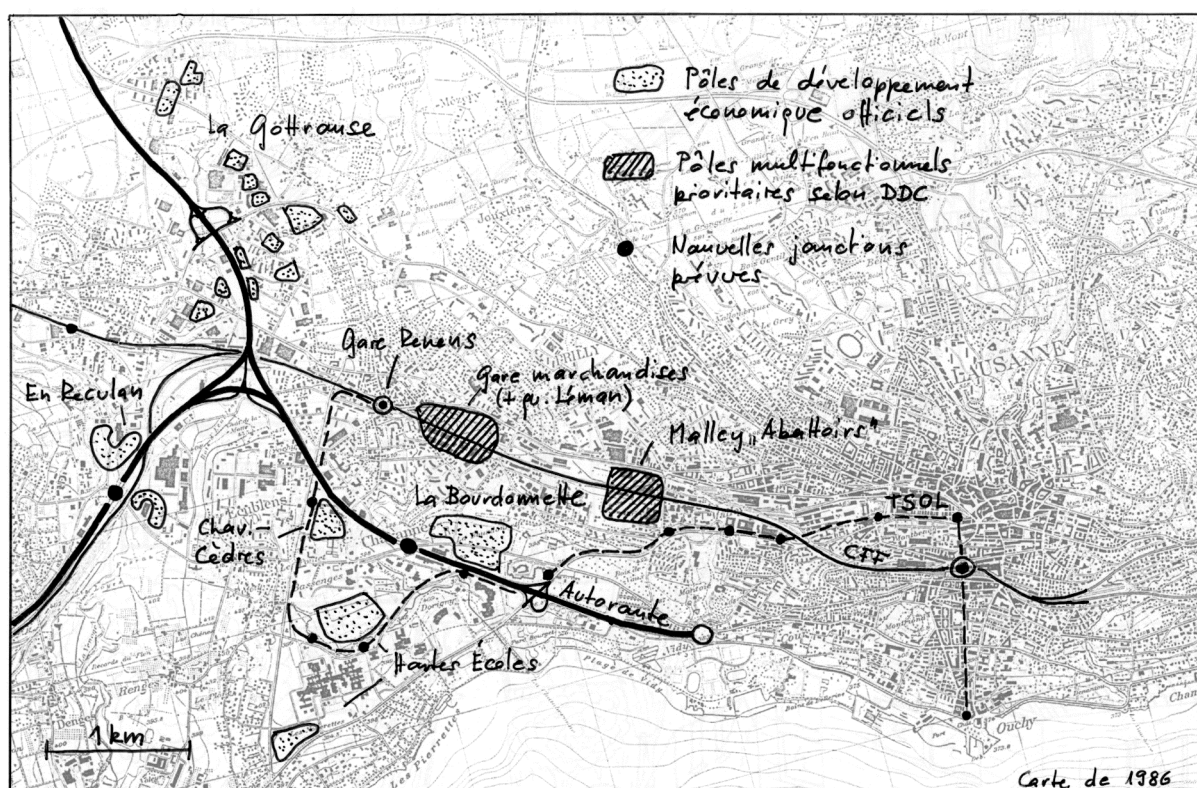
Dans le cadre de la préparation de l'exposition nationale de 1964 à Lausanne, un groupe d'architectes avait proposé que cette manifestation soit l'occasion de planifier les fondements d'une ville nouvelle à l'intérieur du triangle défini entre Lausanne, Bussigny et Morges. Le projet n'a pas été retenu. Par ailleurs, la CIURL, (commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise), dissoute en 1989, a publié deux plans directeurs régionaux (en 1973 et 1986) ainsi que de nombreuses études sur les transports qui concernaient en particulier l'organisation de la région de l'Ouest lausannois.

**Tableau 1 : Habitants et emplois dans "l'Ouest lausannois", selon la COREL et selon un périmètre élargi.**

	Habitants 1999	Postes de travail 1999
<b>Secteur Ouest, selon la COREL</b>		
Bussigny	7'312	4'405
Chavannes	5'587	2'127
Crissier	6'120	5'286
Ecublens	9'651	9'483
Renens	16'649	8'904
St. Sulpice	2'916	1'241
Villars-Ste.-Croix	564	537
<b>Sous-total</b>	<b>48'799</b>	<b>31'983</b>
<b>Autres communes de l'Ouest*</b>		
Jouxtenis	1'166	33
Prilly	10'383	4'305
<b>Total</b>	<b>59'784</b>	<b>35'784</b>

\* Il nous paraît important d'englober ces communes dans la réflexion globale concernant l'avenir de l'ouest lausannois (notamment la question des transports publics).

**Figure 1 : Plan de l'Ouest lausannois : les pôles de développement du programme cantonal et les sites "idéaux" de Malley<sup>2</sup> (abattoirs, etc.) et de la gare de marchandises de Renens.**



<sup>2</sup> Le site de Malley ne se trouve pas dans le périmètre examiné par le Safari, mais c'est également un site idéal pour le développement d'un nouveau pôle urbain dans l'ouest lausannois.

---

« L'Ouest lausannois représente la 2ème "ville" du canton de Vaud de par sa population (...) et le nombre d'emplois (...). Pôle économique certain, ce secteur dispose de potentiels de développement importants : 200 ha de terrains libres de constructions affectés en zone d'activités et d'habitations, ainsi que 20 ha réservés à l'extension des Hautes Ecoles (EPFL et UNIL). »<sup>3</sup>

Ces perspectives de développement, qui permettent une croissance de 30% de la population et des emplois à long terme, posent de nombreuses questions sur l'aménagement de cette agglomération actuellement d'aspect chaotique. (Feddersen, 2000)

## 2.2 Principes de base pour une future vision globale

Les différentes instances continuent de considérer l'Ouest lausannois comme une région périphérique, fondée essentiellement sur l'accessibilité en voiture, les transports collectifs n'y jouant qu'un rôle d'appoint.

Il existe quelques éléments concrets concernant le développement de l'Ouest lausannois. Le plan OPAIR (Ordonnance sur la protection de l'air) confirme que le secteur est fortement pollué et que le trafic automobile ne cesse d'y croître. Pour y remédier, il est prévu de réaliser deux nouvelles jonctions autoroutières (voir plan). Quant aux transports collectifs, les TL (transports publics de la région lausannoise) prévoient une amélioration considérable (voir au chap. 3) du réseau dans l'Ouest. Mais il faudrait aller plus loin et étudier un réseau correspondant à une future ville de 90 à 100'000 habitants et de près 50'000 postes de travail. Ce n'est pas aux seuls TL de développer de telles idées ; il faut une action conjuguée de tous les domaines concernés et surtout une planification coordonnée entre aménagement du territoire et transports.

Il est urgent de développer une vision globale pour l'avenir de l'Ouest lausannois. La COREL (Communauté de la région lausannoise) et le SAT (Service cantonal de l'aménagement du territoire) s'en préoccupent à des niveaux divers. DDC se propose de suivre ces travaux.

Dernièrement, l'Etat de Vaud et les communes de Bussigny, Chavannes, Renens, Ecublens, Crissier et Villars-Sainte-Croix ont signé une convention. Les partenaires s'engagent à discuter en commun sur le développement urbain futur de l'Ouest lausannois. Une étude comportant un volet « aménagement du territoire » et un volet « transport » devrait ainsi prochainement démarrer. D'ici là, un moratoire prévoit que ces communes s'engagent à interdire les implantations commerciales et de loisirs qui génèrent un trop fort trafic (plus de 500 mouvements journaliers). Le projet de cinéma multisalles à Bussigny, déjà approuvé, n'est cependant pas concerné par ce moratoire. On peut néanmoins regretter que la commune de Prilly, aussi fortement concernée par le développement de l'Ouest, ne soit pas de la partie.

Cette initiative doit être saluée car elle va dans le sens d'une planification concertée de cette région. Traditionnellement, chaque commune (et l'Ouest lausannois n'est évidemment pas une exception) élabore en effet isolément ses plans d'aménagement communaux (plan directeur et plans d'affectations). Cette situation est tout particulièrement regrettable si l'on considère les problèmes de l'aménagement de la gare de Renens et de ses abords qui impliquent plusieurs communes. Une planification concertée est une condition nécessaire au développement harmonieux et durable de l'ensemble de la région et de ce pôle en particulier.

---

<sup>3</sup> Ce chiffre n'inclut pas les terrains des CFF.

---

## 2.3 Vers un développement urbain durable

L'objectif du développement durable figure désormais dans la plupart des textes de loi importants. Selon la nouvelle Constitution fédérale, le développement durable est un but général de la Confédération (art. 2 al. 2) et un impératif commun aux tâches de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire (art. 73). Il figurera certainement dans la nouvelle Constitution vaudoise, et les responsables du nouveau plan directeur cantonal le placent en tête de leurs objectifs.

En 1996, le Conseil fédéral a adopté le **Rapport sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse**, élaboré par l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (Conseil fédéral, 1996). Ce rapport propose un concept d'aménagement basé sur le développement durable : "Laisser se développer les tendances qui se dessinent conduirait à un gaspillage non maîtrisable des surfaces et à une dégradation des paysages. Si l'on y ajoute les conséquences de la dispersion de l'urbanisation sur la consommation d'énergie, le bruit et la pollution atmosphérique, l'équilibre écologique et le développement durable de notre pays se trouveraient fortement remis en question (...) **L'urbanisation doit être limitée au tissu bâti (...), à proximité des nœuds ferroviaires (...)** Le réseau des transports publics doit devenir la colonne vertébrale du développement."

## 3 La gare de Renens proprement dite, une importante interface pour le développement de l'Ouest

La gare de Renens est devenue un important pôle d'échange de l'Ouest lausannois pour les transports ferroviaires régionaux et nationaux ainsi que pour les transports urbains. Actuellement, passent quotidiennement : 120 trains régionaux, 46 trains inter-régionaux, 100 TSOL et 360 bus. Un projet, encore en discussion au niveau du canton, prévoit que les « Interregio » à destination de Genève ou de Lausanne y fasse en principe toujours un arrêt, les voyageurs pouvant ainsi bénéficier de la liaison directe avec le site de l'EPFL grâce au TSOL, ou changer de ligne pour les destinations de Genève–Neuchâtel /Vallorbe et Genève-Simplon

### 3.1 La gare dans sa relation avec le centre-ville de Renens et avec le sud

#### **Le développement régional actuel donne peu de chances à une revitalisation commerciale du centre**

Le centre de Renens est en déclin ; la Municipalité a donc lancé une étude visant à sa revitalisation, ce qui est en soi une bonne chose. Toutefois, cette étude se limite strictement au périmètre du centre. Or, les causes du déclin se trouvent à l'extérieur, aux abords immédiats du centre et dans la région, la principale cause étant la présence des grandes surfaces commerciales à l'ouest. La construction des autoroutes et la généralisation de la motorisation ont permis le développement d'un immense territoire dans l'Ouest lausannois, accessible en voiture. Les habitants, de Renens et des autres communes de l'Ouest, ont pris l'habitude de tout faire en voiture. Ils trouvent tout dans les grandes surfaces commerciales de Crissier, d'Ecublens et de Bussigny. Et ces zones commerciales se développent de plus en plus avec le nouveau centre Coop, l'agrandissement du brico-loisir Jumbo, les 14 salles de cinéma prévues à Bussigny. L'avenir commercial du centre de Renens est probablement compromis pour les 10 à 15 ans à venir.

L'étude lancée par la Municipalité, en se limitant à des interventions dans le centre, risque ainsi d'être la n<sup>ème</sup> étude qui restera dans les tiroirs, si le développement actuel de la région se poursuit.

## La vitalité du commerce de centre-ville dépend de la présence de passants

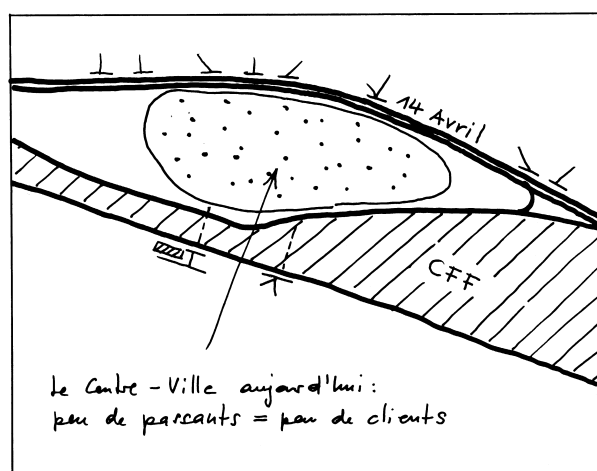
Mais il y a une autre cause non négligeable au manque de vitalité du centre, c'est la rareté de passants, de piétons et de cyclistes naturellement présents dans le centre. Et, enfin, la rareté de piétons en général à Renens.<sup>4</sup>

Or, le commerce marche bien là où il y a des piétons (et dans les grandes surfaces en périphérie). Et, lorsque le commerce marche, d'autres piétons y viennent. Pour revitaliser le centre, **il faut donc y amener des passants.**

Renens a la chance d'avoir un centre offrant un "paysage urbain" attrayant, à côté de la gare. Mais le réaménagement du centre devrait impérativement s'accompagner de mesures amenant "naturellement" des passants et des cyclistes :

- par l'augmentation de la fréquentation des transports publics
- par la création de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables attrayants, notamment à travers la gare

**Figure 2 : Aujourd'hui, les voies CFF et l'avenue du 14-Avril forment deux véritables barrières, isolant le Centre-ville.**



## Pour amener des piétons et des cyclistes : créer des passages attrayants et améliorer l'image générale de la gare

*Les voies CFF constituent une véritable coupure et un obstacle majeur au développement du centre.*

Selon une étude sur les interfaces de transports (Kaufmann, Jemelin & Joye, 1998), les usagers de la gare de Renens portent un jugement assez défavorable à son égard :

- La gare est un lieu peu attrayant, vieillot et même vétuste. La qualité des espaces pourrait être améliorée et l'ambiance devenir plus agréable.
- Le passage sous-voie n'est pas jugé dangereux mais surtout triste et peu attrayant.

<sup>4</sup>

Dans les communes de l'ouest, on marche peu et on utilise peu les transports publics, comparativement à Lausanne. Nous n'avons pas les chiffres pour Renens, mais les chiffres suivants (pourcentage des déplacements effectués en transport collectif, 1995) montrent clairement que, plus on s'éloigne du centre de Lausanne, moins on utilise les transports collectifs:

Centre de Lausanne	29%
Ville de Lausanne	22%
Région lausannoise	13%



- Les changements, de train, et surtout train-TSOL, sont trop longs, parce que les voyageurs se trouvant dans les wagons en face du TSOL, doivent rebrousser chemin jusqu'à l'unique passage souterrain, puis revenir en arrière, ce qui représente un détour de 200 à 300 m.
- La qualité de l'information (trains en partance et à l'arrivée, changements, etc.) laisse à désirer.

Lors du Safari, d'autres manques ont été identifiés :

- Difficulté d'accéder aux quais, depuis le terminus des tl.
- Le passage du 1<sup>er</sup> Août, à l'est de la gare, est peu attrayant; de nuit, il est perçu comme peu sûr, parce que les piétons sont séparés du trafic. A noter aussi que la petite place de jeu, vers l'entrée nord du passage, est très isolée.
- Le Centre actuel tourne le dos à la gare et la gare ne cherche pas à s'afficher du côté Nord. La vue sur les voies CFF, depuis la rue de Lausanne, est bouchée par des arbustes et par des panneaux publicitaires.
- Il manque des panneaux d'information concernant les transports publics et les centres d'intérêt (équipements sportifs, de loisir, de santé, etc.).
- Un magasin type Aperto dans la gare? A ce propos, les uns estimaient qu'un tel magasin apporterait une animation souhaitable dans la gare, alors que les autres trouvaient que celui-ci ferait concurrence au commerce du centre-ville (faut-il vraiment passer par la consommation pour faire vivre la gare?). Plus généralement, cela pose la question des ouvertures nocturnes des magasins.

Plus généralement, la littérature spécialisée (Boesch, 1989 et 1992, Berg, 1988) montre que la création de véritables "rues piétonnes" (et vélos) traversant les gares joue un rôle déterminant quant à l'animation et au succès (commerce et animation) des abords des gares.

### **Synthèse des propositions :**

- Pour améliorer les liens entre gare et ville, aménager le passage principal. Le passage actuel devrait faire place à une "rue" confortable, claire et aménagée de façon agréable, dans laquelle on s'engage presque sans s'en apercevoir. L'accès nord, la rampe et les escaliers, étriqués, devraient faire place à un accès généreux, donnant sur la nouvelle place "terminus des tl" (voir au chap.3.2). Le tout, depuis la place au sud de la gare jusqu'à la place du Marché, devrait former un axe piétonnier (et cyclable) agréable et animé.
- Créer une passerelle à l'ouest, avec des accès aux quais, pour permettre de changer de train et d'accéder au TSOL, sans devoir rebrousser chemin jusqu'au passage central. Son emplacement précis est à étudier.
- Installer des rampes et/ou des ascenseurs pour accéder aux quais.
- Le passage piéton existant à l'Est devrait être amélioré, en l'ouvrant sur la chaussée et le trafic, afin d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons. On pourrait aussi créer des accès aux extrémités des quais depuis ce passage.
- créer du stationnement 2 roues gratuits des deux côtés des voies CFF, aux abords de chacun des passages sous voies.
- Aménager des places de stationnement de courte durée pour déposer les voyageurs à proximité de l'entrée de la gare.
- Créer des parkings d'échange et d'accès au transport public; ceux-ci peuvent être localisés à une certaine distance (200 à 300 m) de la gare.

- 
- Améliorer la qualité de l'espace et l'ambiance
  - Eventuellement, réserver un espace pour un ou plusieurs petits commerces d'appoint (type Aperto, pharmacie, etc.) et éventuellement des services (coiffeur, photocopies, nettoyage chimique, etc.).

### **3.2 Réaménagement des abords Nord de la gare : l'avenue du 14-Avril, de la place du terminus des tl (des 4 Avenues?) et de la rue de Lausanne**

Ce chapitre a un rapport direct avec l'étude sur le centre.

Le projet de supprimer la boucle à sens unique formée par l'avenue du 14-Avril et la rue de Lausanne, en réintroduisant la circulation bidirectionnelle sur l'avenue du 14-Avril est une excellente idée.

#### **Le réaménagement de l'avenue du 14-Avril**

Le 14 avril forme une véritable barrière qui coupe les habitants du haut du centre et de la gare. Son réaménagement devra rendre cette artère beaucoup plus perméable pour les piétons, et créer une image de "boulevard urbain". Les cyclistes devront s'y trouver en sécurité et les bus devront pouvoir y circuler de façon fluide.

Des solutions novatrices, permettant d'atteindre ces objectifs, existent. Les bus posent un problème particulier pour ce genre d'artère. On a l'habitude de résoudre le problème de la fluidité des bus par la création de voies séparées. Or, celles-ci occupent un espace important, la plupart du temps aux dépens de bandes cyclables et d'espaces attribués aux piétons, au stationnement (livreurs, clients) et à des allées d'arbres. Au lieu de créer une séparation dans l'espace (voies bus), on peut introduire une séparation "dans le temps", c'est-à-dire assurer l'avancement rapide des bus, en leur accordant systématiquement la priorité aux feux, et en plaçant les arrêts sur la chaussée, devant les voitures.

La transformation de l'avenue du 14-Avril en un espace public convivial ne doit pas s'arrêter au réaménagement de la route. En effet, une route sans bâtiments qui la bordent n'est pas un véritable espace public. Il faut donc aussi prévoir des constructions sur les espaces résiduels bordant la route.

#### **La place du terminus des tl et la rue de Lausanne**

Avec la mise à double sens de l'avenue du 14 Avril, la rue de Lausanne sera fortement délestée. Là aussi, il s'agira de trouver une solution novatrice, en vue de la rendre attrayante pour les piétons (et donc les visiteurs de cette partie "abandonnée" du centre-ville).

Il faudrait lier cette place avec la gare (dans un premier temps, au moins visuellement, en enlevant les obstacles, panneaux publicitaires et buissons, qui bouchent la vue sur la gare). Cette place devrait devenir la place de la gare « nord » à l'image des efforts d'aménagement qui ont été faits pour rendre plus attractive la place de la gare au sud.

#### **Un concours entre ingénieurs du trafic et urbanistes**

La Municipalité de Renens organise un concours sur invitation auprès de quelques urbanistes. Nous pensons qu'il serait important d'inviter aussi des ingénieurs du trafic connus pour leur approche nouvelle, comme par exemple le bureau d'étude qui a fait le projet pour la Seftigenstrasse à Wabern près de Berne (le tram s'y trouve sur la même voie que les voitures). Ingénieurs du trafic et urbanistes devraient travailler en étroite collaboration, afin de rechercher la meilleure solution possible pour l'ensemble de la "boucle" et des rues du centre-ville, à la fois en ce qui concerne l'organisation du trafic, la sécurité et le confort des usagers non motorisés et la qualité urbanistique des espaces.

### 3.3 Les abords sud de la gare : une prolongation du centre

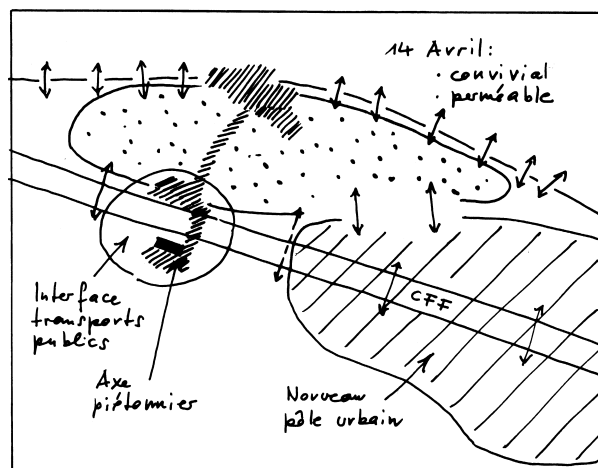
La place de la gare au Sud pourrait constituer une prolongation du centre de Renens, liant cette ville aux communes de Chavannes et Ecublens. Pour réussir un tel objectif, il faut d'une part développer le Sud de la gare et promouvoir de nouvelles activités (comme cela se fera par exemple sur le terrain vague situé en face de la gare sur la commune de Chavannes, et grâce à d'autres projets d'aménagement qui vont dans ce sens) et d'autre part, mieux qualifier les espaces publics et relier les cheminements piétons.

En effet, le Sud de la gare est actuellement très mal lié aux quartiers qui l'entourent. Il manque des cheminements adéquats (vélo et piétons) :

- sur l'axe Nord - Sud qui permettent de relier la ville de Renens au Nord et les quartiers d'habitation, le collège, les universités et le lac au Sud.
- sur l'axe Est - Ouest qui permettent de relier la gare aux quartiers d'habitation, la piscine de Renens, les centres commerciaux et les écoles.

Pour ce faire, les potentialités sont nombreuses. Elles devraient être explorées dans une étude d'ensemble qui ferait intervenir les communes concernées. Le plan directeur de Renens fait des propositions dans ce sens qui ne nous semblent pas inintéressantes, mais qui s'arrêtent aux frontières communales.

**Figure 3 : Une artère piétonnière, ponctuée de places, reliant le Sud au Centre-ville.**



L'avenue du 14-Avril est aménagée en un espace convivial que les piétons peuvent facilement traverser. Avec les PPA (plans partiels d'affectation) « P33 » et « du Simplon », les terrains des CFF pourraient accueillir de nombreux logements et activités pouvant former un nouveau pôle urbain à proximité de la principale interface de transport public de l'Ouest lausannois et du Centre-ville.

## 4 La gare de marchandises : un nouveau pôle urbain

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). Le site est idéal (proche d'une gare en pleine expansion, accès correct depuis l'autoroute, proximité des Hautes écoles, etc.) pour la création d'un important pôle urbain multifonctionnel (activités, services, culture, loisirs, logements). Des pourparlers entre les CFF et la commune de Renens sont actuellement en cours et les CFF sont prêts à céder deux voies du côté Nord pour permettre la construction de quelques immeubles

---

administratifs ou commerciaux. C'est un premier pas dans la bonne direction, mais cela ne suffit, à notre avis, pour permettre une réflexion cohérente et globale concernant le développement de ce secteur.

#### **4.1 La gare de marchandises : son rôle actuel et futur**

La gare de marchandises de Renens reste actuellement une assez importante gare pour le transport de marchandises en Suisse romande, tant en ce qui concerne la constitution de trains (fonction de triage) que le transbordement rail-route (conteneurs ou palettes). La surface actuellement occupée par le triage et par la gare de marchandises (y c. entrepôts) mesure près de 12 hectares.

Concernant l'avenir du réseau de transport, la situation est encore ouverte et les CFF ne sont pas pressés de se déterminer clairement. Il ressort néanmoins de divers contacts avec des responsables des CFF que Renens ne sera pas développée en tant que gare de marchandises. Il est généralement admis que Renens est devenue une ville et que pour cela l'accès avec des camions de 40 tonnes ne sera pas supportable, les risques de congestion étant trop importants. La future gare du transport combiné se trouvera vraisemblablement soit sur la ligne Lausanne-Yverdon, à Daillens ou à Chavornay, soit à Denges. C'est pourquoi, il n'est pas invraisemblable de penser qu'à moyen terme, des surfaces importantes de la gare de marchandises puissent être affectées à d'autres occupations.

#### **4.2 Se mettre au travail, sans tarder**

Le potentiel que renferme le site de la gare de marchandises ne va pas se réaliser tout seul. Il faudra de la volonté politique et un investissement substantiel, en études, négociations, etc. de la part du canton et des communes. Il faudra rechercher des entreprises, des services publics, des instituts universitaires, intéressés à s'y installer. Il faudra préparer et équiper le terrain. Il faudrait donc **au plus vite susciter un groupe de projet**, composé de représentants de tous les partenaires intéressés, le canton, les communes concernées, les TL, les CFF et les habitants.

### **5 Un réseau performant de transports publics**

L'Ouest lausannois (comme la plupart des banlieues) est sous-équipé en transports publics, malgré le TSOL, le train et les deux lignes de bus (le 7 et le 9) à fréquence élevée. De grands secteurs manquent d'une desserte correcte. Il manque surtout des liaisons Nord-Sud. Naturellement, une bonne partie des déplacements des habitants va en direction de Lausanne, mais, avec le développement de l'urbanisation au sud, notamment de l'université et de l'EPFL, il existe d'importants mouvements Nord-Sud, qui devraient en partie être captés par les transports publics. L'absence de bons transports publics branchés sur la gare dissuade par ailleurs les habitants de prendre le train ou le TSOL. Dans le futur, il serait aussi souhaitable que les CFF participent à la communauté tarifaire de l'agglomération lausannoise.

---

## Les améliorations prévues par les tl

Comme déjà mentionné, les tl prévoient une amélioration considérable de leur réseau dans l'Ouest. En voici une brève description <sup>5</sup> :

**Les principaux objectifs** des projets des tl sont :

- ramener les usagers rapidement sur la gare (voir ci-dessous : instauration du double sens de la rue de Lausanne et de la route de Crissier).
- créer une ligne diamétrale Nord-Sud
- créer une boucle reliant Prilly-Eglise à la gare de Renens
- augmenter les fréquences (si possible compléter)

## Le projet proposé par les tl

Les tl ont étudié de nombreuses variantes, pour en retenir une :

- **Instauration du double sens sur la route de Lausanne et la route de Crissier** : actuellement toute une série de lignes (36, 37, 32, MMM Crissier) doivent, dans leur sens de parcours Sud-Nord, faire un gros détour inutile par l'Hôtel de Ville de Renens, parce que la rue de Lausanne et la route de Crissier sont à sens unique. L'instauration du double sens pour les bus des tl permettra de supprimer ces détours.
- **Création d'une boucle reliant Prilly-Eglise à la gare de Renens** : une nouvelle ligne partant du Flon (à Lausanne) et allant à Prilly Eglise (par la route de Genève, puis par la Confrérie ou par Florissant), puis continuant sur la route cantonale jusqu'à l'entrée est de Bussigny (la Croix-de-Plan) et aboutissant à la gare de Renens.
- **Nouvelle ligne Bussigny-gare de Renens**. Pour le canton, la desserte de Bussigny par les tl est une condition pour la réalisation du cinéma multisalles à Bussigny.
- **Une ligne diamétrale** : la petite ligne 31 qui va actuellement de Bourdonnette à Venoge sera prolongée en remontant à Renges (ce que fait actuellement la ligne 57); elle se raccrochera au Tir Fédéral, passera au collège de la Planta, franchira le passage sous-voie près de la gare de Renens (passage du 1<sup>er</sup>-Août), passera par la rue de Lausanne et la route de Crissier à contre-sens, puis se rendra à Prilly Eglise de façon beaucoup plus directe que l'actuelle 36 qu'elle remplace (via Industrie- 1<sup>er</sup> Mai-Saugiaz-Bugnon). Cette variante remplacerait la ligne 36, actuellement très "épisodique" qui sera ainsi remplacée par une ligne beaucoup plus régulière. Elle ne coûterait presque rien à Renens (seulement 30'000 francs de plus par an). En effet, les améliorations de desserte seraient pratiquement compensées par la suppression des détours (imposés par le sens unique sur la rue de Lausanne et la route de Crissier, plus les détours spécifiques à la ligne 36).
- La ligne 57 en provenance de Morges n'aura plus besoin de passer à Renges, desservi par la 31 prolongée. Pour aller à l'EPFL, elle passera donc par le village de St-Sulpice.
- La ligne 33 n'aboutira plus à l'EPFL, mais se terminera par une boucle à l'ouest de la route cantonale, en face de l'EPFL.

---

<sup>5</sup>

Les informations contenues dans ce chapitre sont tirées d'une part des notes prises par M. Jean-Pierre Leyvraz lors de la séance d'information du 15 mai 2000, entre les tl et les commissions de gestion et des finances de Renens et, d'autre part, de l'exposé de M. Federico Molina présenté à l'assemblée publique de DDC.

Malheureusement, il n'est pas possible de présenter les projets sur un plan, car, pour être lisible, celui-ci devrait être en couleur, ce qui rendrait la publication de ce document trop coûteuse.

- 
- La ligne 7 aura un arrêt supplémentaire entre la croisée de Renens et le centre, pour compenser les suppressions d'arrêts dues au trajet plus rectiligne entre la gare de Renens et Prilly Eglise.

### **Modifications proposées pour améliorer les prestations à Crissier**

La Commune de Crissier, étant donné sa bonne capacité financière et le kilométrage important réalisé, tant sur la route cantonale entre Prilly Eglise et l'entrée de Bussigny qu'entre l'entrée de Bussigny et le centre de Renens, paierait 500'000 francs de plus. Ce qui l'incite à refuser cette variante.

Une autre variante a donc été proposée, plus favorable à Crissier. Dans ce schéma, la liaison Flon-Prilly Eglise-Renens serait réalisée en empruntant l'avenue des Baumettes à partir de Prilly Eglise (plutôt que la route cantonale), puis en prenant la rue des Alpes à l'entrée de Crissier pour rejoindre la gare de Renens. Dans un premier temps, on ne réaliserait que la partie Prilly Eglise - gare de Renens.

Par ailleurs une modification de la ligne MMM Crissier serait réalisée pour desservir le quartier de Marcolet.

Dans cette nouvelle répartition, Renens paierait 180'000 francs de plus par an que maintenant. En effet, la fréquence de la 37 serait fortement améliorée afin d'assurer une bonne correspondance avec la 9. Il faut toutefois admettre que le raccordement de toute la zone des Baumettes à la gare de Renens, et ceci de façon relativement directe, serait un progrès important.

Il y a encore une deuxième proposition légèrement différente : au lieu de desservir Marcolet par une ligne MMM modifiée, on détournerait la 32 par Marcolet entre Bre et la gare de Renens (en effet, la 32 n'aurait plus besoin de desservir la rue des Alpes puisque la 37 prolongée s'en chargerait). Notons en passant que les collectivités publiques auraient à payer ce tracé alors qu'actuellement Migros paie la ligne MMM.

### **Calendrier de réalisation**

Au prochain changement d'horaire (juin 2001), la ligne diamétrale (reliant les lignes 31 et 36) sera introduite. Dans la foulée, la ligne 57 passera par St. Sulpice pour rejoindre l'EPFL. Quant à l'introduction d'un itinéraire plus direct au nord des voies CFF, la Municipalité de Renens prépare un préavis au Conseil Communal pour réorganiser les circulations au centre de Renens permettant d'améliorer les liaisons avec la gare et de supprimer les détours. Si ce préavis est adopté à temps, les travaux nécessaires pourraient également être terminés en juin 2001.

La ligne 33 sera modifiée comme décrit plus haut.

De nouveaux arrêts seront mis en service sur la ligne 7 afin d'améliorer la desserte de Renens.

Quant aux parties Nord du réseau, rien n'est encore décidé. L'ensemble des communes concernées doivent se prononcer prochainement sur les variantes encore en discussion. Les tl attendent notamment la détermination officielle de Crissier. En fonction du résultat de cette consultation, d'autres éléments prévus du réseau pourraient également être mis en service au prochain changement d'horaire.

## **5.1 Un projet d'envergure pour l'avenir**

Les améliorations prévues par les tl sont une excellente chose, mais, pour permettre un transfert important de la voiture aux transports collectifs, il faudrait aller plus loin en étudiant un réseau représentant une véritable alternative à la voiture. On ne peut naturellement pas desservir de façon performante les secteurs de faible densité. Mais, la grande partie des

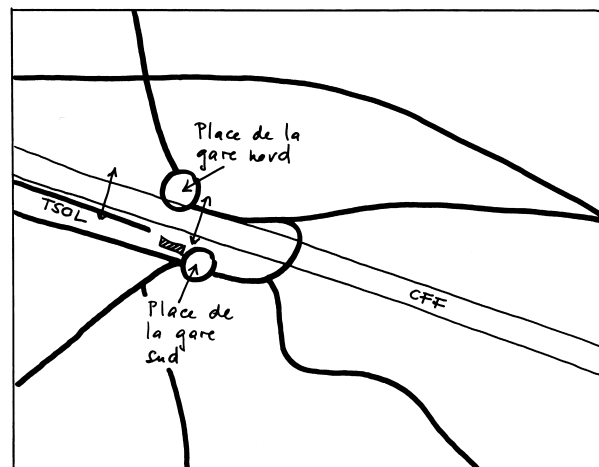
communes de Prilly, Renens, Ecublens et Chavannes (ainsi que la zone commerciale de Crissier), présente une densité comparable à celle des grands quartiers un peu périphériques de Lausanne (Cour, Chailly, La Sallaz, etc.).

En fait, il s'agit de revoir les transports publics de la région lausannoise dans son ensemble. Le futur réseau devrait clairement s'articuler sur les principaux interfaces avec le train. Concernant Lausanne et l'Ouest, il s'agit des Interfaces suivantes :

- Le "triple" interface Lausanne-Gare - Flon - Bel-Air (Grand Pont)
- Malley (avec une nouvelle gare)
- Renens-gare

Quant au type de transport collectif, il faudrait entre autres examiner la possibilité de réintroduire le bon vieux tram (notamment pour les lignes "horizontales").

**Figure 4 : Un bon réseau de bus (et de trams?), articulé sur la gare.**



---

## 6 Conclusions

Nous pensons que la gare de Renens et ses abords pourraient être le moteur d'un développement des communes de l'Ouest lausannois. La discussion sur le devenir de cette interface pourrait amener une alternative valable à l'attitude actuelle qui consiste à aménager toute cette région (principalement Crissier et Bussigny) pour une accessibilité automobile optimale. Un projet fort autour de la gare de Renens pourrait modifier l'image de l'Ouest lausannois, actuellement réduite à un chaos urbanistique et à un simple espace fonctionnel. C'est l'image de toute la région lausannoise qui est en jeu.

**En résumé, les deux objectifs principaux sont de :**

- chercher à renforcer le pôle urbain ouest en **développant la gare de Renens et ses abords**
- étudier dès maintenant **un réseau performant de transports publics** pour l'Ouest.

Ce sont des objectifs ambitieux qui ne peuvent se réaliser qu'à long terme.

Les propositions d'aménagement urbain que nous avons formulées dans ce texte nécessitent une réflexion approfondie qui pourrait se traduire par exemple par un concours interdisciplinaire et également par l'organisation d'un forum de discussion avec les habitants des communes concernées. Etant convaincu qu'un développement axé sur la qualité de vie et l'accessibilité par transports publics est indispensable pour le développement de l'Ouest lausannois, DDC voudrait pousser plus loin ses réflexions, en collaboration avec les autorités communales mais également la COREL, le SAT et toutes les personnes impliquées dans la réflexion.

*Pour DDC :*

*Lydia Bonanomi (architecte, EPFL)*

*Lena Poschet (architecte, EPFL)*

*Joëlle Salomon (géographe-urbaniste)*

## Bibliographie

BERG, W., 1988, Gestaltung von Zugängen zu den Haltestellen und Bahnhöfen : Verkehrstechnisch-betriebliche Belange, Zürich : Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger.

BOESCH, Hans, 1989, Der Fussgänger als Passagier, Zurich : vdf, Verlag der Fachvereine.

BOESCH, Hans, 1992, Die Langsamverkehrs – Stadt, Zürich : Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger.

CONSEIL FEDERAL, 1996, Message relatif au Rapport sur les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse du 22 mai 1996, FF, Berne.

KAUFMANN, Vincent, JEMELIN, Christophe, JOYE, Dominique, 1998, Intermodalités et interfaces : sociologie des usages : premier rapport intermédiaire : PNR 41, Projet A4, Lausanne IREC-EPFL.



# **Annexes**

# RENENS-GARE : Naissance d'une ville

# Annexe

Anne Holenweg Rouyet, 25.6.2000

---

## Quelques repères

Certains document laissent à penser que **vers le 4<sup>ème</sup> siècle** après J.-C. des "barbares" venus du nord, les Runiques, occupèrent les vastes plateaux abandonnés par les romains, à l'ouest de Lausanne, pour y construire des villages.

Quoiqu'il en soit, on sait qu'au **X<sup>ème</sup> siècle** Renens était le centre d'un district administratif qui entourait Lausanne, et qui s'étendait des bords de la Venoge jusqu'à Chailly au Nord, Vidy au sud et Riez à l'Est. Mais peu à peu, des terres de Renens, fertiles mais peu peuplées, tel Ecublens ou Mézery, sont cédées à l'évêché de Lausanne. Comme en souvenir d'une grandeur passée, le cimetière de Renens restera pourtant à Vidy **jusqu'au 18<sup>ème</sup> siècle**.

**En 1202**, Jacques de Renens fonda, sur son domaine, l'hospice de la Vuachère.

Après la Réforme, **en 1553**, Renens est constitué en seigneurie au profit de Claude de Praroman, ex-chanoine de la Cathédrale, qui construisit alors le château.

**En 1749**, Louis-Samuel de Praroman, dernier seigneur de Renens, sans descendance vendit ses droits de seigneurie à la ville de Lausanne, puis son domaine et le château au général Jean-Pierre d'Audibert.

Renens n'est plus alors qu'un village... moins important même que celui voisin de Crissier.

## 1876 : Naissance d'une ville

Mais on entre dans l'ère du rail... et l'on construit la voie de chemin de fer Yverdon-Bussigny-Lausanne puis celle de Lausanne-Morges. En 1856, un premier train s'arrêta en gare de Renens. Dès 1870, avec l'ouverture de la ligne de Vallorbe, le besoin d'une gare de triage se fit sentir à Lausanne. Mais la capitale ne disposant pas d'un site plat suffisamment grand, c'est à Renens que l'une des plus importantes gares de Suisse se construisit **en 1876**.

Autour de cette gare, c'est alors une ville qui prit naissance... Pour sa construction, puis son exploitation, il fallut des ouvriers, des cheminots. On bâtit des immeubles, dans lesquels les familles s'installèrent. On agrandit les écoles, traça des chemins. Enfin, des commerces et des industries se développèrent.

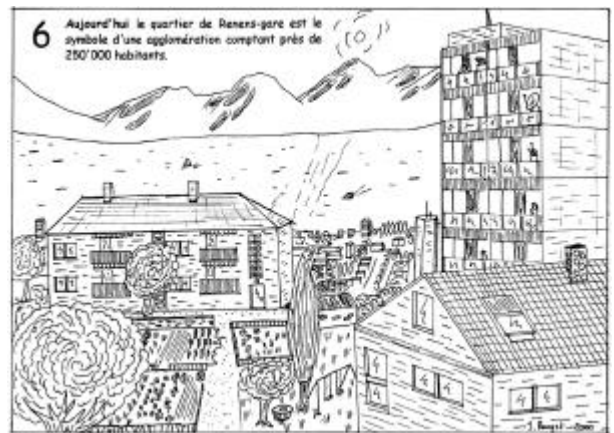
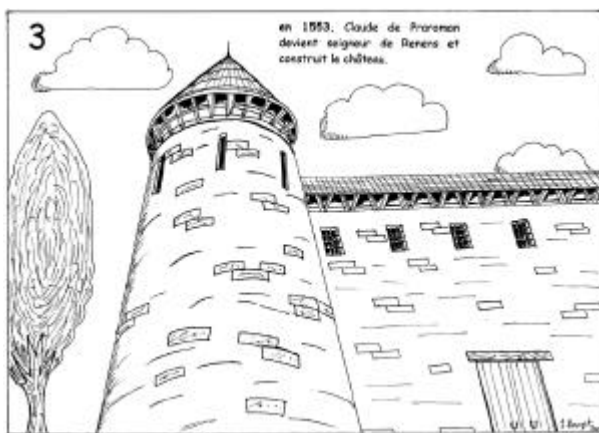
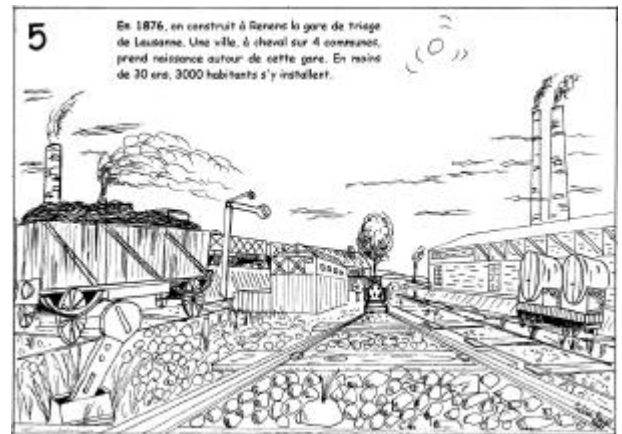
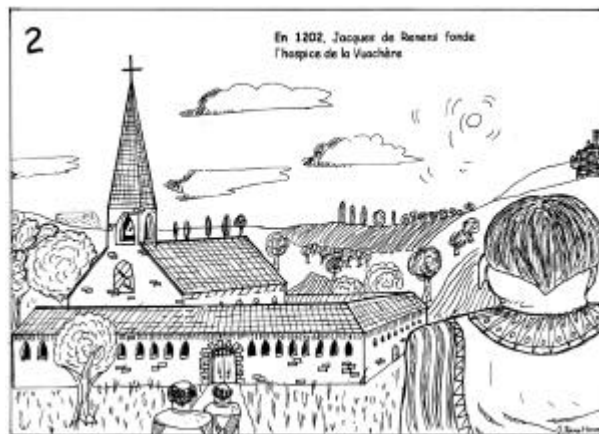
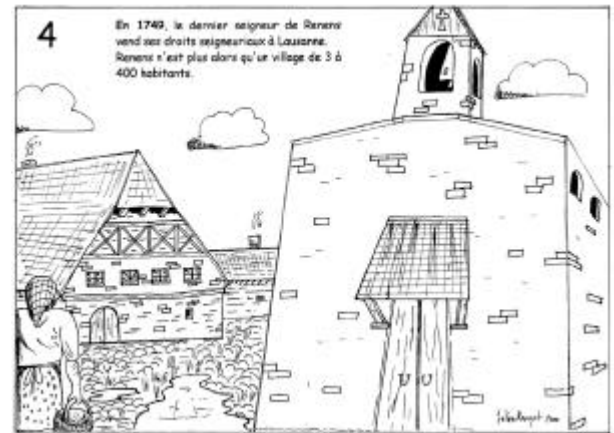
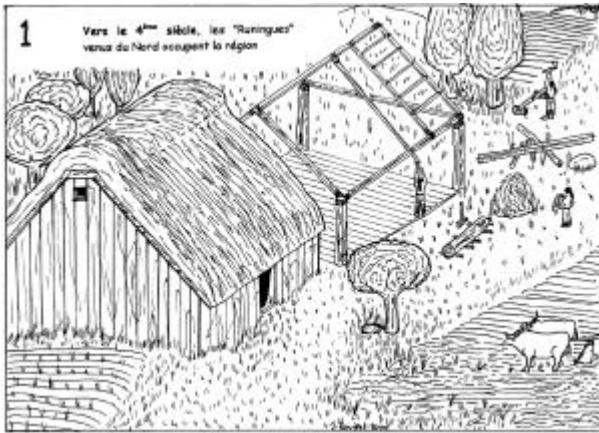
Mais cette ville naissante eut dès son origine la particularité peu commune d'être à cheval sur 4 communes!

Population totale	1860	1900	1906	1960	2000
Renens	433	1'295	2'000	10'700	17'500
Crissier	597	880	1'050	3'200	6'000
Chavannes	151	285	720	1'600	6'000
Ecublens	604	785	950	2'240	9'500
<b>Total</b>	<b>1'785</b>	<b>3'245</b>	<b>4'720</b>	<b>18'440</b>	<b>39'000</b>
Dont Renens-gare		1'400	2'500	?	?
Bussigny		1'000		2380	7'000

Les accroissements de population se concentrèrent sur le quartier **Renens-gare**, qui atteint **1'400 habitants** en 1900 et passe à 3000 habitants dix ans plus tard...

Un siècle a passé. Le quartier de la gare a perdu une partie de l'animation qui le faisait comparer alors à une "ruche bourdonnante". De nombreuses entreprises ont fermé leurs portes, mais d'autres ayant besoin de davantage de place, ont migré plus à l'ouest... Ainsi, d'autres communes, tel Bussigny ont commencé à croître.

Dessins de Julien Rouyet, 14 ans (en 2000)



# Annexe : Premier Safari à Renens du 23 et 27 octobre 1999

## Droit de Cité

*Quartiers de Renens*

### **Safari et assemblée publique des 23 et 27 octobre 1999**

#### Remarques et propositions recueillies auprès des participants

---

##### Rappel préliminaire

Comme elle l'a déjà fait à plusieurs reprises dans divers quartiers lausannois, l'association Droit de Cité (DDC) a organisé, le 23 octobre 1989, une visite des quartiers qui s'étendent sur les coteaux de Renens. Ce safari a été suivi d'une assemblée publique qui s'est tenue le mercredi 27 octobre à la buvette de la salle des spectacles.

Outre le plaisir et l'intérêt de la découverte, le safari et l'assemblée avaient pour objectif de repérer, selon une approche urbanistique, ce qui fonctionne ou fonctionne moins bien dans les quartiers visités, les améliorations souhaitables et réalisables, les aménagements et mesures qui pourraient être raisonnablement proposés.

Selon sa méthode habituelle, DDC se veut avant tout d'être à l'écoute des habitants et usagers, dont elle s'efforce de recueillir les impressions, critiques, remarques et propositions au sujet de leurs lieux de vie. N'étant pas un bureau d'urbanisme, mais bien plutôt un forum de discussion, de réflexion et de propositions sur la ville et ses quartiers, DDC ne propose pas de solutions clés-en-main. Elle entend inciter à la découverte, susciter le débat et la réflexion, aider à la formulation de propositions et, le cas échéant, contribuer à faire valoir ces remarques et propositions auprès des instances compétentes.

A cet effet, les principales interventions du public ont été relevées au fur et à mesure lors de l'assemblée. Le matériau brut ainsi rassemblé doit permettre de poursuivre la réflexion puis de formuler, le cas échéant, des propositions concrètes. A ce stade, il est livré tel quel, sans tri, ni hiérarchisation, ni jugement de valeur.

##### Liste des principales remarques et propositions

- **Liaisons entre quartiers, cheminements piétonniers**

- Un cheminement piétonnier est-ouest existe partiellement au nord du collège de Verdeaux. Il est malheureusement obstrué par une barrière dont la clé est à disposition des seuls habitants du voisinage et qui interdit son accès sur une vingtaine de mètres. Faire sauter ce verrou permettrait d'ouvrir au public, sans grande gêne pour les voisins, un cheminement horizontal très pratique et agréable.

*Pour ce cas comme pour d'autres, il est rappelé que la loi fédérale sur les cheminements piétonniers permet aux collectivités publiques d'imposer de tels cheminements, au besoin par voie d'expropriation. Sans qu'on recoure nécessairement à cette mesure « extrême », elle offre à l'autorité un argument de poids dans la recherche de solutions négociées (servitudes de passage, échanges de terrain).*

- Le quartier Sur-la-Croix, dont le développement est récent, est très mal relié pour les piétons, tant vers le sud que vers le nord. D'anciennes servitudes de passage ont malheureusement été supprimées. Un chaînon manquant d'une vingtaine de mètres empêche de faire la liaison en direction de la piscine de Prilly.
- La liaison, aussi bien est-ouest que nord-sud, entre le quartier de Florissant et le centre de Renens est à améliorer. Cela paraît important pour le fonctionnement de l'ensemble de la ville.
- Pour la liaison avec le quartier résidentiel au nord de la RC 251, il faudrait créer un passage piéton à la hauteur de l'immeuble de l'UBS (Baumettes), et ceci au plus tard lorsque la ligne 9 des TL sera prolongée.
- Il existe plusieurs bons cheminements piétonniers, surtout dans l'axe nord-sud. Mais leur mise en valeur et leur signalisation sont généralement insuffisantes. Il est proposé que la Municipalité fasse une information au public (journal communal ou petite brochure) sur l'existence et la localisation de ces chemins.
- DDC est invitée à compléter ses croquis par l'indication des cheminements piétonniers qui restent à créer.

- **Espaces publics**

- Plusieurs « morceaux » d'espaces publics ont été repérés, qui sont intéressants mais souvent pas ou mal reliés entre eux.
- Le projet de réaménager la place de Renens-Village, notamment pas la suppression des places de parcs, semble heureux et prometteur aux yeux de la majorité de l'assemblée.
- Sur le cheminement piétonnier que relie le parc de Verdeaux et Renens-Village, il y a une charmante volière. Mais pas de bancs publics pour permettre aux contemplatifs de s'y attarder (au demeurant, les oiseaux sont quelque peu cachés par un grillage trop épais).
- L'aménagement de la place de sports de Verdeaux mériterait quelques améliorations.

- **Circulations, transports publics, sécurité**

- Les grands axes de transit routiers sont évidemment problématiques : ils constituent de véritables barrières optiques et pratiques ; leurs abords sont dévalorisés, en raison du bruit et de leur caractère « autoroutier ». Les quelques idées avancées par DDC semblent recueillir l'assentiment du public : création de grandes zones « 30 km/h » (à terme, il serait souhaitable d'intégrer l'axe du 24 Janvier – av. de Saugiaz dans une zone 30); sur les grands axes, modération du trafic par des mesures d'aménagement telles que rétrécissement des voies de circulation, créations de bermes centrales franchissables, créations de passages piétons sécurisés (les passages souterrains étant à bannir) ; mixité et convivialité des différents usages (voitures, vélos, piétons), etc.
- En particulier, le trafic doit impérativement être ralenti à l'av. du 14 Avril. Une mise à double sens (à l'étude) est souhaitable. Pour les vélos, il ne suffit pas de peindre une étroite bande réservée sur la chaussée. Les bus ne doivent pas nécessairement bénéficier d'un site propre (qui occupe beaucoup de place et crée des problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes) ; ce qui importe, c'est que les bus soient toujours devant et ne doivent pas attendre aux feux rouges. Un aménagement de qualité réduira le bruit du trafic et revalorisera les abords de cet axe.
- D'une façon générale, les liaisons TP nord-sud sont insuffisantes. Les lignes ne devraient pas s'arrêter à la gare, mais relier le nord au sud et aux équipements qui s'y trouvent (par exemple, le collège de la Plantaz). On espère fermement que les études en cours déboucheront sur des solutions plus satisfaisantes. Affaire à suivre...

- Certaines de ces solutions seraient peut-être à rechercher dans des moyens de transport plus souples et légers (petits bus, taxis-bus sur appel, etc.), notamment pour la desserte des quartiers d'habitation.
- La ligne n° 36 doit être améliorée. En raison de son itinéraire tortueux et de ses fréquences insuffisantes, elle est peu attractive et donc sous-utilisée.
- **Autres thèmes et lieux à examiner**
- Les environs de la gare et les passages sous-voie (à améliorer ou à créer), voire le site CFF lui-même.
- Les équipements socioculturels décentralisés (salles de réunion, etc).
- Les commerces : les conditions de leur survie, voire de leur revitalisation.
- Les transports publics

---

Droit de Cité / LB-PI / novembre 1999

