

SECTEUR GARE DE RENENS

INTERFACE DES TRANSPORTS PUBLICS
DE L'OUEST LAUSANNOIS



Groupement Rayon vert

GARE DE L'OUEST

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 constitue le nœud principal d'un réseau de transports publics. Il est appelé à se développer considérablement et à voir les espaces publics alentour redessinés.

La requalification du secteur de la gare de Renens vise à améliorer l'accès aux trains, bus, métro et tram qui y convergent en nombre croissant. Une grande qualité urbaine et des infrastructures sûres et efficaces profiteront aux personnes en transit comme aux usagers locaux. Ces améliorations doivent répondre à la forte augmentation du flux de passagers de l'une des plus importantes gares de Suisse romande.

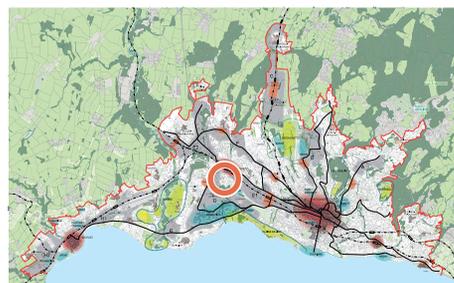
Pour y parvenir, de vastes projets sont coordonnés: création d'une passerelle végétalisée enjambant les voies, nouveau passage sous-voies plus large que l'ancien, transfiguration complète des places nord et sud de la gare, élargissement des quais, développement de l'offre ferroviaire, arrivée du tram t1, augmentation de la capacité du métro m1, développement de l'offre de bus, offre de stationnements pour les vélos, aménagements d'accès, construction et transformation d'immeubles. Ces réalisations donneront un nouveau visage à la gare. Mais elles auront également de larges effets sur l'urbanisme et la mobilité de l'Ouest lausannois.

La mutation du secteur de la gare s'inscrit dans la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois signé en 2004. Elle se base sur le projet «Rayon vert» sélectionné par concours en 2007, l'étude préliminaire de 2008 et l'avant-projet de 2009. Huit partenaires principaux y contribuent: les communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens et Renens; le Canton de Vaud; CFF Infrastructure; CFF Immobilier et les transports publics de la région lausannoise.



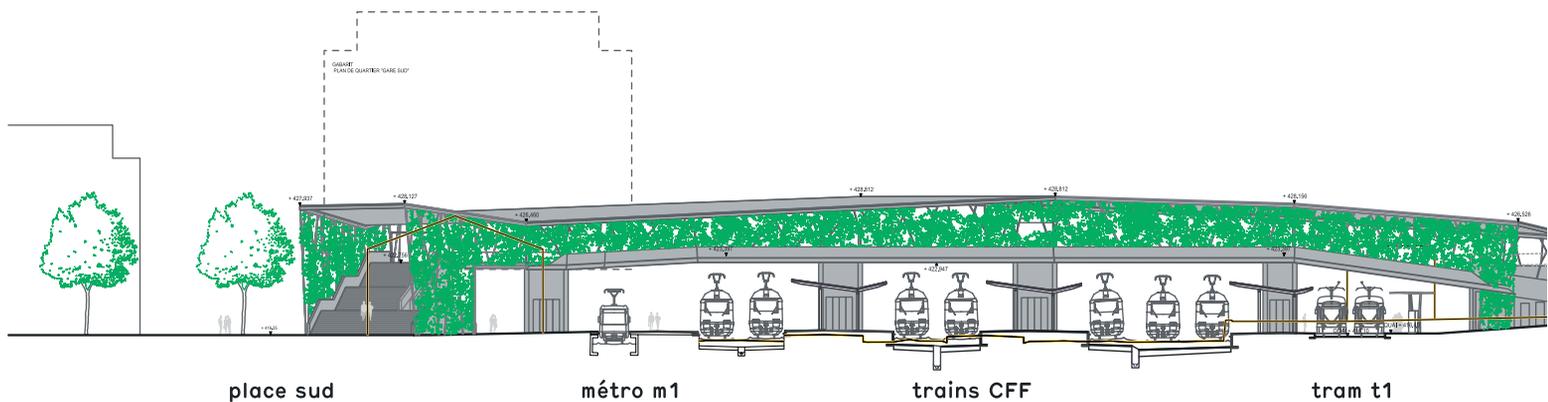
Vue aérienne de la gare depuis le sud.

CITEC 2007



La gare de Renens est située au cœur de l'agglomération Lausanne-Morges, dans un secteur stratégique du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

PALM 2012



PASSERELLE ET PLACES DE LA GARE

Lancer une passerelle par-dessus les voies. Remplacer le passage sous-voies par un nouveau plus large. Aménager de chaque côté une place de la gare conviviale et sûre, dotée de parkings à vélos et d'aménagements pour les piétons, en lien direct avec le train, le métro m1, le futur tram t1, les bus, un P+R ainsi qu'avec la ville en mutation aux alentours. Ce sont là quelques-unes des réalisations qui transformeront bientôt la gare de l'Ouest lausannois.



La passerelle sera dotée d'une structure métallique et d'une couverture translucide.

FRANCHISSEMENTS DES VOIES ET ACCÈS AUX QAIS

Une passerelle végétalisée au-dessus des voies CFF donnera accès aux trains et reliera les places sud et nord de la gare. Emblème du renouveau de la gare, cette passerelle offrira aussi un point de vue sur les alentours. Autre lien entre les deux places de la gare, le passage sous-voies actuel sera remplacé par un passage plus large. Ces deux constructions nouvelles prennent en compte et répondent ensemble à l'augmentation attendue du flux des voyageurs. Elles constituent aussi un important chaînon manquant dans le réseau piéton de l'Ouest lausannois.

DIMENSIONNEMENT

D'une largeur pouvant atteindre 13 mètres, la passerelle offrira, avec le nouveau passage sous-voies de 9,5 mètres, un trait d'union indispensable au fonctionnement d'une gare en forte croissance. De 19 000 en 2008, le nombre de voyageurs CFF devrait passer à 27 000 par jour en 2020. À ces voyageurs s'ajoutent environ 20% de mouvements de piétons transitant entre le nord et le sud des voies.

DÉPLACEMENTS

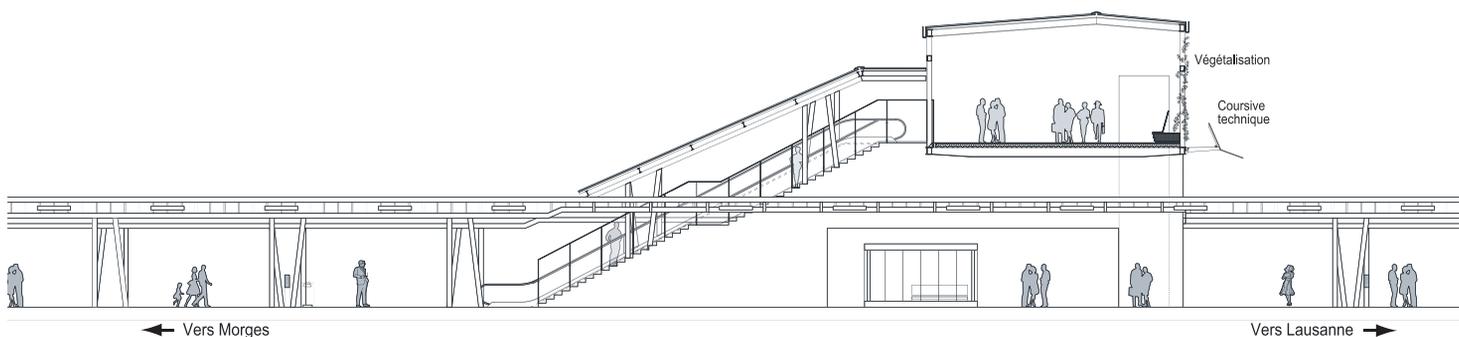
La passerelle «Rayon vert» doit répondre à de nombreuses exigences en matière de sécurité de déplacement. Les prévisions des flux de piétons et le parcours des voyageurs vers les ascenseurs et les escaliers d'accès aux quais aux heures de pointe ne permettent ni une dissociation ni une mixité des cycles et des piétons sur la passerelle. Par ailleurs, côté sud de la gare, la dimension de la place ne permet pas d'implanter une rampe sans compromettre l'aménagement prévu comprenant une zone de rencontre. À cet endroit, deux monte-charge de forte capacité faciliteront néanmoins le passage des cyclistes à pied. L'image précise des itinéraires de transit à vélo dans le secteur de la gare de Renens est développée en discussion avec les associations les plus concernées.



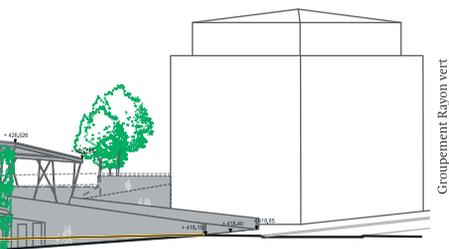
La largeur de la passerelle atteindra 13 mètres par endroits.



Entrée sud du futur nouveau passage sous-voies.



Vue de la passerelle en coupe, avec son accès au quai par escalator.



place nord



La place sud de la gare, avec son large escalier d'accès à la passerelle et le quai du métro m1. Le mobilier urbain, l'éclairage et les essences des arbres (tilleuls argentés) seront les mêmes sur les places nord et sud de la gare.

ARCHITECTURE ET FONCTIONNEMENT

Sécurité, fonctionnalité, qualité spatiale et rôle symbolique sont indissociables dans le projet de la passerelle. Celle-ci donnera accès à chaque quai par des escaliers, des escalators et des ascenseurs. Constituée d'une structure en métal, elle sera couverte de lierre sur ses côtés est et sud. La toiture sera formée de pans translucides favorisant la lumière naturelle et permettant la récolte des eaux de pluie. Au sud, la végétalisation avec une ouverture vitrée nécessaire à l'exploitation de la surface commerciale d'environ 155 m² située sous les escaliers. À l'extrémité nord de la passerelle, les hauteurs et la pente de la rampe d'accès ont été coordonnées avec les exigences liées au futur arrêt du tram t1.

Le nouveau passage sous-voies donnera accès aux quais par des escaliers et des rampes adaptées aux besoins des personnes à mobilité réduite. Il disposera d'un escalier et d'une rampe pour son accès sud. Des surfaces commerciales y seront aménagées côté sud.

PLACES DE LA GARE NORD ET SUD

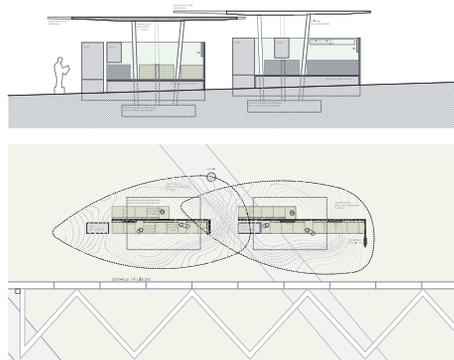
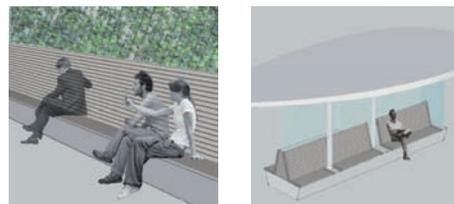
Un espace public unitaire résultera de la requalification des places de la gare nord et sud. L'unité de l'espace, concrétisée par la passerelle, sera encore soulignée par des traitements similaires des aménagements et du mobilier urbain au nord et au sud des voies. Les deux places seront plantées d'arbres et agrémentées de plates-bandes. Elles recevront le même éclairage. Les aménagements doivent permettre un ensemble de mouvements (piétons, deux-roues, voitures et bus) sans danger.

PLACE NORD

La place nord de la gare sera entièrement dédiée aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics. Elle accueillera notamment le terminus provisoire du futur tram t1. Une coordination entre les CFF et les tl s'établira pour gérer le quai commun qui donnera accès aux trains et au terminus provisoire du tram t1. Une piste cyclable parallèle aux voies sera aménagée.

PLACE SUD

La place sud de la gare verra renforcée sa vocation de zone de rencontre couplée à une interface régionale de transports. Le giratoire actuel sera supprimé pour faciliter le passage des trolleybus et donner de l'espace à la mobilité douce. Un peu plus au sud, la création du giratoire des Glycines, suite au crédit voté au début de 2013, permettra le rebroussement des trolleybus de la ligne 25 (gare de Pully–Maladière–gare de Renens) qui sera prolongée jusqu'à la gare d'ici le printemps 2014. Le plan de quartier «Gare-Sud» a été mis à l'enquête publique fin 2012. Le bâtiment de la gare sera rénové. De part et d'autre, deux nouvelles constructions seront réalisées par les CFF. Elles sont destinées à des commerces, des bureaux, des logements et de l'hôtellerie. Le bâtiment sud-ouest bénéficiera d'un accès direct sur la passerelle. Une vélostation de 120 places ainsi qu'un parking vélos de 180 places seront créés à cet endroit. Un parking P+Rail se situera dans le bâtiment sud-est. Le débouché de l'avenue d'Epenex sera modifié et permettra un rebroussement des voitures sur l'avenue. L'ensemble participe à la volonté des Communes et du Canton de restructurer et de densifier les environs de la gare de Renens.



Les abribus seront dotés d'un couvert rappelant une feuille de tilleul. Ils respecteront les standards des tl.



Le giratoire des Glycines permettra le rebroussement du bus.

IMAGE DE SYNTHÈSE

Une passerelle – le « Rayon vert » – enjambe les voies et y donne accès. Elle fonctionne comme un 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 les futurs réseaux des transports publics (CFF et RER, métro m1, tram, bus) et avec la mobilité douce.

Des nouvelles constructions revalorisent le fonctionnement du secteur de la gare.

1 NOUVEAU PARKING 2 ROUES

- 200 places avec accès à la rue de Crissier et accès direct depuis la passerelle

2 AMÉNAGEMENT PLACE NORD

- arborisation (tilleul) et sol enrobé de couleur, strié de lignes en béton
- rampe d'accès à la passerelle
- abribus tl
- piste cyclable
- dépose-minute: 10 places

3 ARRÊT DE TRAM

- arrêt tram adjacent au futur quai nord CFF

4 INFRASTRUCTURES CFF

- adaptations des voies et des systèmes techniques
- élargissement et allongement des quais et nouveau quai au nord
- modifications marquises
- amélioration des accès aux trains et au métro m1
- bâtiment voyageurs CFF rénové



5 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 »
- nouveaux accès aux quais CFF et m1
- accès direct au bâtiment ouest

6 AMÉNAGEMENT PLACE SUD

- arborisation (tilleul) et sol enrobé de couleur, strié de lignes en béton
- zone de rencontre
- abribus tl
- dépose-minute: 14 places
- taxis: 5 places
- parking motos
- modification du tracé routier
- création du giratoire des Glycines sur l'avenue du Tir-Fédéral

7 NOUVEAU BÂTIMENT OUEST

- vélostation surveillée de 120 places et places supplémentaires pour 180 vélos
- commerces en lien avec les espaces publics et accès direct depuis la passerelle
- bureaux, logements
- modification du quai m1 et amélioration de l'accès au m1

8 NOUVEAU BÂTIMENT EST

- commerces, activités, formation
- hôtel
- logements
- p+rail: 50 places minimum

9 PASSAGE INFÉRIEUR

- remplacement du passage inférieur existant par un nouveau de 9,5 m de large
- rampes d'accès aux quais et escaliers; sortie sud modifiée avec escaliers et rampe
- commerces à la sortie sud



INTERFACE DE TRANSPORTS PUBLICS ET MOBILITÉ

La gare de Renens va devenir une plaque tournante de desserte en transports publics de l'Ouest lausannois. Elle représente un important centre pour l'agglomération Lausanne-Morges. Ce pôle d'échanges entre trains, métro, tram et bus contribuera à répondre à un défi de mobilité régionale et locale.

L'offre en transports publics à la gare de Renens augmentera de façon significative ces prochaines années. Elle doit satisfaire une demande en forte augmentation qui verra quelque 30 000 personnes dont 27 000 voyageurs passer par la gare chaque jour en 2020.

DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE FERROVIAIRE

Au niveau interrégional, la gare de Renens est, depuis fin 2012, desservie deux fois par heure dans chaque sens par le RegioExpress (RE) reliant Genève à Lausanne, puis en alternance Romont et Vevey. Au niveau régional, les lignes RER Yverdon-Villeneuve (S1), Yverdon-Lausanne (S11), Allaman-Palézieux (S4), Allaman-Villeneuve (S3) et Vallorbe-Palézieux (S2) desservent actuellement la gare de Renens.

Depuis juin 2012, la nouvelle halte de Prilly-Malley est ouverte au trafic RER. Quelques mois auparavant, la ligne S4 était prolongée jusqu'à Allaman et la politique d'arrêt des trains des lignes S3 et S4 était redéfinie.

À l'horizon décembre 2018, l'offre du réseau régional sera augmentée, avec des cadences d'un train toutes les 30 minutes au moins sur les axes principaux du réseau (Yverdon-Lausanne, Allaman-Lausanne, Aigle-Lausanne et Palézieux-Lausanne). À terme, la réalisation des grands projets du nœud ferroviaire de Lausanne (4^e voie Lausanne-Renens, saut-de-mouton, gare de Lausanne) permettra d'offrir une cadence d'un train RER toutes les 15 minutes entre Cully et Cossonay. Ainsi, en plus des 2 trains RE, 6 trains RER par heure et par sens s'arrêteront à la gare de Renens.

La flotte du réseau régional RER a récemment été modernisée avec l'arrivée de rames FLIRT et la transformation des rames existantes au standard «Domino», offrant une plus grande capacité, un confort accru et de meilleures performances. En outre, des véhicules à deux étages ont été engagés sur les Regio-Express pour répondre à l'augmentation de la demande. Les quais élargis, rehaussés, aisément accessibles et portés à 420 mètres de long participeront à la sécurité et au confort des usagers.

RÉSEAU D'AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Un des objectifs forts du projet d'agglomération consiste en la réalisation d'un réseau d'axes forts de transports publics urbains (AFTPU). La future ligne de tram t1 en fait partie. Elle reliera dans un premier temps Lausanne à la gare de Renens. Venant de Lausanne-Flon par la rue de Genève, cette ligne empruntera la rue de Lausanne, à Renens, et viendra partager le nouveau quai 4 des voies CFF avec les trains régionaux du côté nord de la gare de Renens. Dans une seconde étape, la ligne de tram sera étendue vers Crissier et Villars-Sainte-Croix par la rue du Terminus et le futur boulevard de l'Arc-en-Ciel.

À la mise en service du tram t1 à Renens, en 2018, la place nord de la gare aura été profondément remodelée, en trois espaces: la station de tram, les arrêts de bus en terminus (lignes 17, 54 et 36) et les arrêts de bus en passage (lignes 32 et 38).



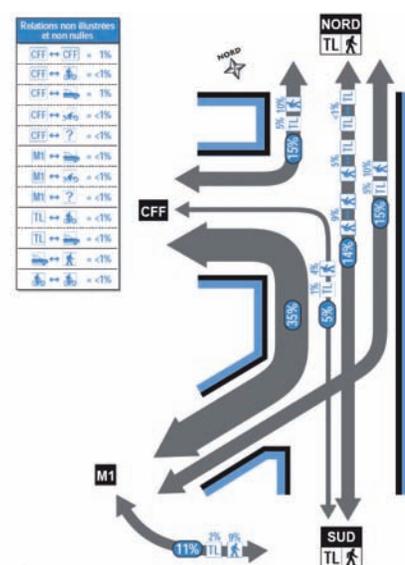
Orthophoto de l'Ouest lausannois avec indication de la population des communes fin 2012.



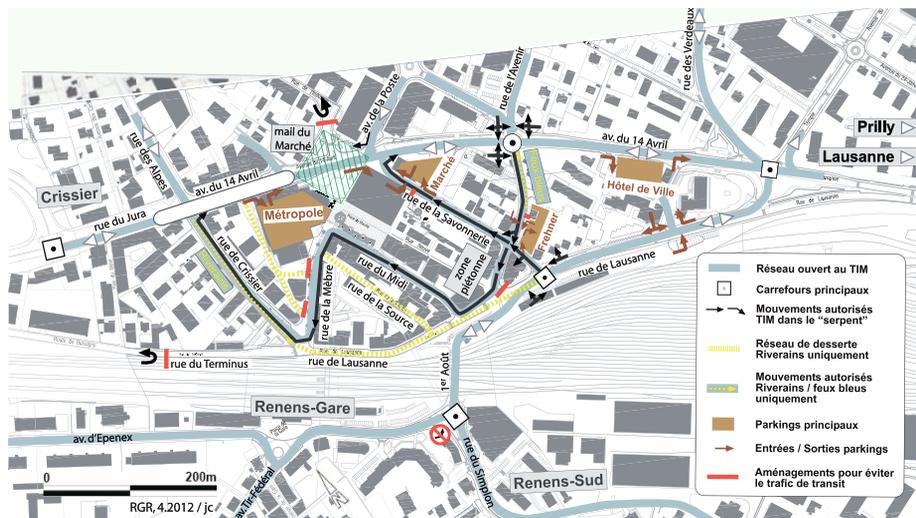
Vue de synthèse du «saut-de-mouton» qui sera réalisé entre Malley et Renens pour la 4^e voie.



Réseau Express Régional (RER) vaudois à l'horizon décembre 2018.



Quelque 23 600 personnes par jour transitaient en gare de Renens en 2008, dont 19 000 voyageurs CFF. Ce nombre s'élèvera à près de 30 000 en 2020, dont 27 000 voyageurs CFF. L'analyse des principales relations journalières fait apparaître l'importance de l'échange entre les CFF et le métro m1.



(état de planification: janvier 2013)

SCHÉMA DE CIRCULATION POUR 2016

La réalisation du projet «Rayon vert» avec sa passerelle, l'augmentation de l'offre en transports publics et la mise en place d'une zone de rencontre doivent aboutir à une diminution de 30% à 50% des charges de trafic sur la place sud de la gare. Les résultats de l'enquête de trafic «Origine-Destination» confirment la possibilité de parvenir à cette diminution, en accord avec les objectifs de transfert modal du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) à l'horizon 2020.

Au nord, l'arrivée du tram nécessite la fermeture de la rue de Lausanne et la mise en double sens du 14-Avril. Un nouveau plan de circulation (ci-contre) pour les véhicules individuels motorisés au nord de la gare contribuera à favoriser la mobilité douce et la sécurité aux abords immédiats de la gare.

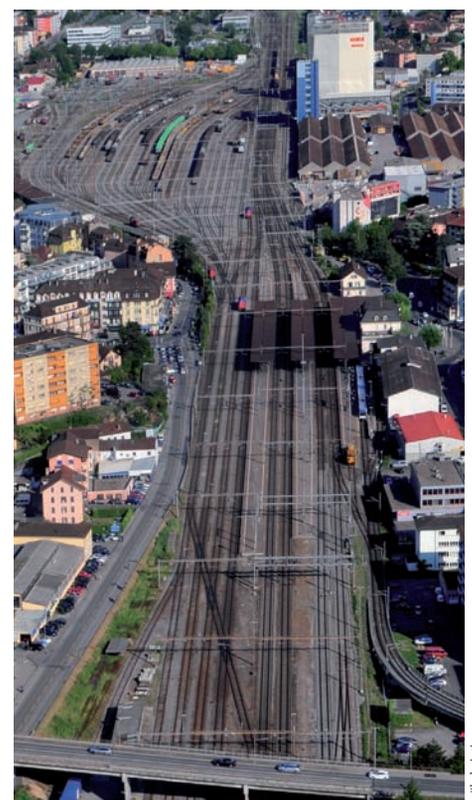
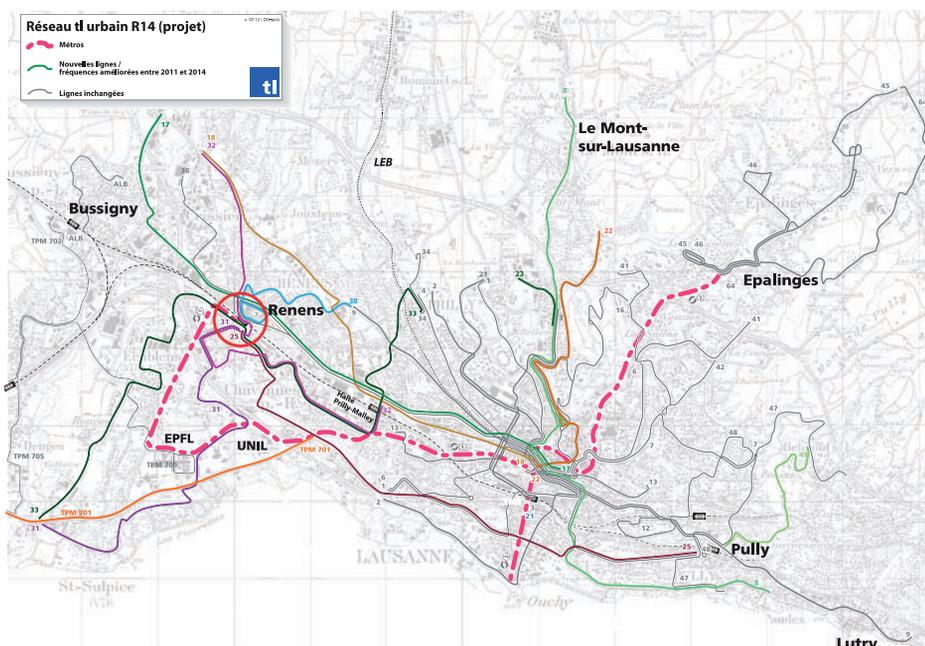
AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU MÉTRO M1

Faisant également partie du réseau d'axes forts de transports publics urbain (AFTPU), le métro m1 sera plus accessible qu'aujourd'hui en gare de Renens, de par l'élargissement du quai et l'accès à la passerelle Rayon vert. Les nouveaux quais et la nouvelle implantation du bâtiment sud-ouest le rendront également plus visible. En outre, l'offre entre les stations Renens CFF et Lausanne-Flon sera renforcée, l'acquisition de nouveaux véhicules permettant d'assurer la cadence de 5 minutes en heures de pointe en utilisant des rames en double composition de manière systématique. Cette évolution vise à répondre notamment aux besoins croissants des Hautes Écoles.

DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE BUS

En 2014, le nombre de départs tl à l'heure de pointe depuis la gare de l'Ouest, toutes destinations confondues, sera équivalent à l'offre actuelle à Lausanne-Chauderon. Ce développement du réseau de bus dans l'Ouest lausannois correspond à un doublement de l'offre en termes de kilomètres parcourus (places x km offertes par habitant ou emploi desservi). Les possibilités de passer d'un moyen de transport public à un autre seront facilitées. Les moyens d'information en temps réel seront en outre développés afin de renseigner au mieux les clients (bornes indiquant les prochains départs et les correspondances).

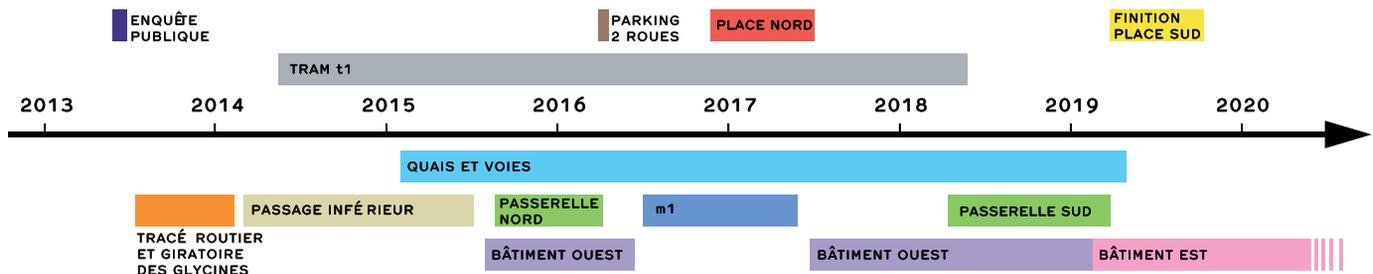
La place sud de la gare accueillera les bus des lignes 25 (trolleybus Pully Gare – Renens), 31 (St-Sulpice – Gare de Renens via les Hautes Écoles), 32 (Galicien – Crissier-Timonet) et 33 (Écublens – Mont-Goulin). La place nord de la gare verra s'arrêter les bus des lignes 17 (Croix-Péage – Renens, en attente du prolongement du tram), 54 (Cheseaux- Renens), 36 (Closalet-Renens), 32 (Galicien- Crissier-Timonet) et 38 (Prilly – Renens).



Vue de la gare actuelle depuis l'Ouest en direction de Lausanne, avec le Pont Bleu en premier plan, la rue du Terminus et la rue de Lausanne qu'empruntera le tram à gauche de la photo, et les voies du métro m1 à droite. La passerelle Rayon Vert enjambrera les voies à peu près à l'endroit où se situe l'extrémité ouest actuelle des marquises de la gare.

joël christin

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX



ORGANISATION DU PROJET

S'inscrivant dans le chantier 2 du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), le projet de la gare de Renens se décline en lots fortement coordonnés entre eux et identifiés chacun par un maître d'ouvrage principal:

- Lot 1: Domaine ferroviaire / CFF infrastructures
- Lot 2: Domaine bâti CFF / CFF immobilier
- Lot 3: Espaces publics / Communes (Renens, Chavannes, Crissier, Écublens)
- Lot 4: Quais m1 / t1 (Transports publics de la région lausannoise)
- Lot 5: Assainissement phonique / CFF infrastructures

Le prolongement de la ligne de bus 25 jusqu'à la gare dans le cadre du réseau 2014 des t1 ainsi que le développement de la future ligne de tram t1 passant par la gare dans le cadre des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) constituent d'importants projets connexes. Les représentants des maîtres d'ouvrage et des projets connexes participent au groupe décisionnel et au groupe technique qui conduisent le projet en étroite collaboration avec le groupement Rayon Vert (Farra&Zoumboulakis Architectes, Tekhne SA, L'Atelier du paysage Sàrl), lauréat du concours de 2007, qui a développé le projet de la passerelle et des places nord et sud de la gare (lot 3).

FINANCEMENT

L'investissement global lié au projet se monte à quelque 322 millions de francs. La large part concerne les infrastructures ferroviaires. Les infrastructures liées à l'arrivée du tram t1 à Renens coûteront quelque 30 millions de francs et les aménagements des espaces publics (passerelle et places nord et sud de la gare) un peu plus de 32 millions de francs.

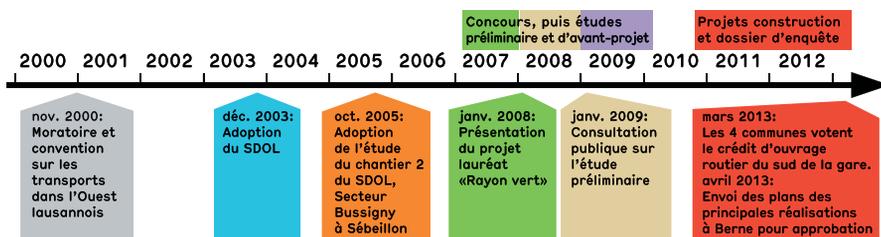
Le projet est divisé en cinq lots et le financement de chaque objet est assuré par le maître d'ouvrage du lot correspondant.

Des conventions de financement entre partenaires s'établissent pour certains ouvrages.

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 termes de bassin de population desservie, la gare de Renens devrait être la troisième gare de Suisse romande en 2020. Le projet vise à renforcer une essentielle plaque tournante des transports publics dans l'Ouest lausannois. Ce pôle de mobilité et d'urbanisation verra s'arrêter le futur tram t1 en plus des trains CFF, des bus t1 et du métro m1. Un cofinancement fédéral a été demandé pour son développement. Le projet s'inscrit dans la démarche générale de mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (chantier 2 / secteur Bussigny à Sébeillon, chantier 5 / espaces publics et mobilité douce et chantier 6 / transports, notamment). Chacune de ses phases donne lieu à de la concertation et à une consultation publique.

PRINCIPALES ÉTAPES PASSÉES



ESPACE D'EXPOSITION ET D'INFORMATION PUBLIQUE



La dernière consultation publique, mi-2013, s'accompagne, comme les précédentes, d'informations et d'échanges. Hors de ces événements, les sites internet du SDOL et de Renens ainsi qu'une exposition permanente, à deux pas de la gare, permettent de prendre connaissance à tout moment de l'état des projets.

EXPO GARE DE L'OUEST, av. d'Épenex, ouverte tous les jeudis de 17h à 19h ou sur demande à schema-directeur@ouest-lausannois.ch

BUDGET ESTIMATIF

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

