

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 134 (2008)  
**Heft:** 01: Éclairage

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Un pôle de transports urbains à Renens

CONCOURS

La gare de Renens est à l'origine du développement de la quatrième ville la plus peuplée du canton de Vaud. Pourtant, ses infrastructures n'ont que peu évolué au cours des cent dernières années, en raison d'un développement urbain essentiellement basé sur la voiture.

Le site de la gare de Renens n'offre pas aujourd'hui les conditions d'accès, de confort et de visibilité suffisantes pour absorber le flux croissant des voyageurs et tenir son rôle de pôle de transports régional. Le secteur concentre une partie des problèmes urbanistiques dont souffre l'Ouest lausannois : manque d'espaces publics de qualité, franchissements des voies insuffisants, déplacements malaisés pour les piétons et cyclistes.

## Requalification du secteur de la gare

Pour répondre à ce constat, un concours d'idées pour la requalification du secteur de la gare de Renens a été co-organisé par les communes de Renens (commune pilote), Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, les CFF et les *t/* (Transports pulvics de la région lausannoise), ainsi que par l'Etat de Vaud. L'organisation du concours a été confiée au Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

La requalification des places au nord et au sud de la gare est l'un des enjeux majeurs de ce concours, auquel s'ajoutent l'amélioration de la sécurité de ces espaces publics pour l'ensemble des usagers, la création de liens entre les quartiers et communes séparés par les voies ainsi que la mise en place d'un cadre qualitatif pour la densification progressive des quartiers situés autour de la gare. L'objectif est de permettre au secteur de la gare de Renens de constituer, à terme, un centre urbain à l'échelle de l'Ouest lausannois.

## Composition du jury

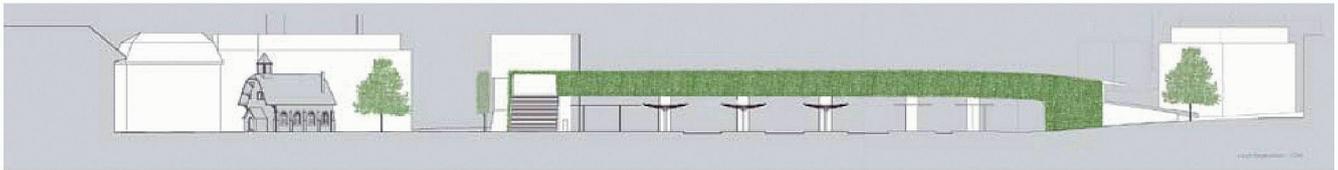
Présidé par M. Pierre Feddersen, le jury comprenait les membres professionnels suivants : Mmes Sibylle Aubort Raderschall et Ariane Widmer, MM. Pascal Amphoux, Christian Exquis, Philippe de Giuli, Martin Hofstetter, Uli Huber, Daniel Moser et Patrick Reymond.

### Palmarès

<b>1<sup>er</sup> prix</b> <i>Farra &amp; Fazan, Tekhne SA, L'atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron Sàrl, Lausanne</i>	<b>Fr. 38 000.-</b>
<b>2<sup>e</sup> prix</b> <i>Atelier NORD – SUD, Vevey</i>	<b>Fr. 30 000.-</b>
<b>3<sup>e</sup> prix</b> <i>URBAPLAN, Lausanne</i>	<b>Fr. 15 000.-</b>
<b>4<sup>e</sup> prix</b> <i>GRIN ARCHITECTES, Moudon</i>	<b>Fr. 8 000.-</b>
<b>5<sup>e</sup> prix</b> <i>Dürig AG, Zurich</i>	<b>Fr. 7 000.-</b>

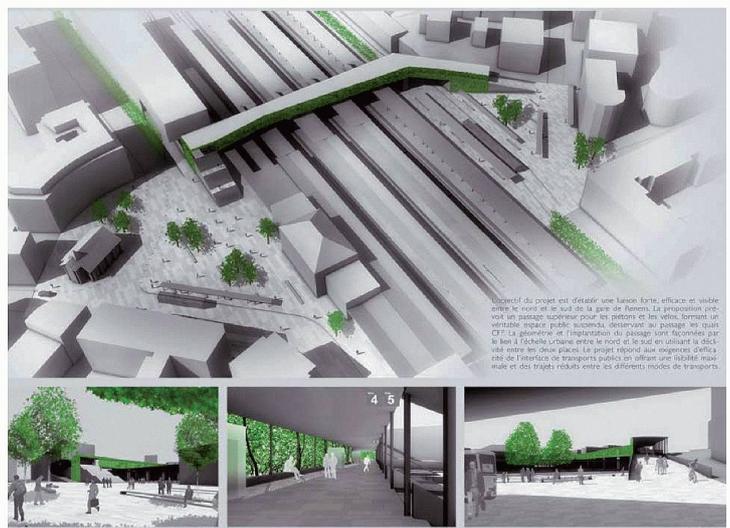
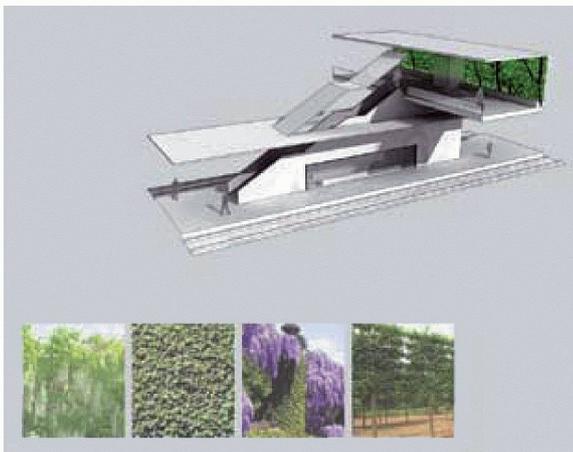


**1<sup>er</sup> prix : Farra & Fazan, Tekhne SA, L'atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron Sàrl, Lausanne**



Par une élégante passerelle enjambant les voies, les auteurs créent un signal visuellement fort qui affirme à la fois la présence de l'interface de transports et la connexion entre les deux entités urbaines coupées par les voies ferrées. Sa matérialisation allie judicieusement les éléments structurels aux valeurs d'usage et aux effets plastiques, dans un vocabulaire simple et sensible. Côté Alpes, un rideau de verdure apporte une fraîcheur bienvenue à travers l'univers minéral du domaine CFF et, accompagné par les rangées de tilleuls palissés parallèles aux voies, constitue le « rayon vert » qui confère une identité forte et originale au site.

Le jury apprécie l'habileté des deux accrochages complémentaires de la passerelle sur chacune des places. Côté nord, le dispositif exploite la pente et s'inscrit naturellement dans la fluidité des parcours urbains. Côté sud, si l'escalier monumental est une réponse judicieuse au contexte, le raccord au bâti souffre d'exiguïté, notamment pour le confort de la rampe et l'accès aux surfaces commerciales. Le resserrement localisé de la passerelle est incompréhensible et peu pertinent. La sobriété et la parenté du traitement des deux places mettent en valeur leur fonction d'articulation urbaine et soulignent le lien créé par la passerelle. Les piétons, les cycles et les transports publics y trouvent la générosité d'espace et le confort attendus par les organisateurs.

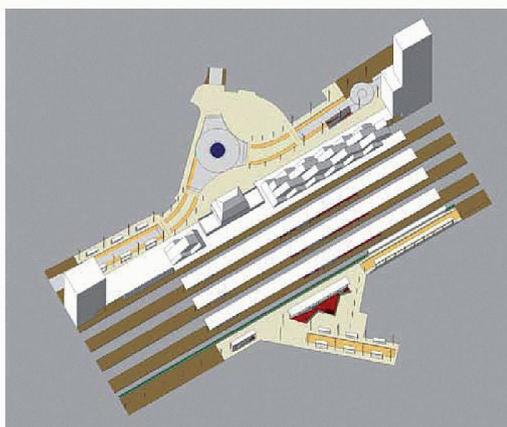
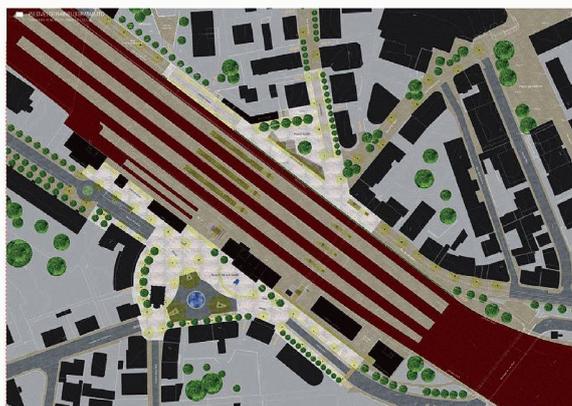


## 2<sup>e</sup> prix: Atelier *NORD – SUD, Vevey*

Un large passage sous-voie et une vaste marquise reliant les différents bâtiments du front sud de la gare de Renens constituent deux traces amples et généreuses qui donnent une nouvelle identité au site. Un choix limité de matériaux pour les sols, un pour les places et parcours, y compris le sous-passage, un autre pour les différents quais, renforce la cohérence de l'ensemble, de part et d'autre des voies ferrées.

La clarté du dispositif, par une certaine monumentalité assumée ainsi que par la hiérarchie des espaces, replace la gare de Renens à l'échelle du grand voyage comme à celle de la vie locale. Le dédoublement des circulations dans le nouveau passage inférieur est une approche judicieuse et bien amenée. Malgré sa largeur, elle manque toutefois d'espace pour fonctionner correctement, fragmentée par la multiplication des parcours et des équipements. Le travail de la coupe, notamment par l'éclairage naturel et artificiel ainsi que l'organisation originale des escaliers et rampes-escaliers aux débouchés, témoigne d'une bonne maîtrise spatiale. On déplore toutefois que l'accès au quai du m1 soit dépourvu de rampe.

Au sud des voies, la vaste toiture avec ses superstructures sculpturales exprime une grande gare, cadrée par deux immeubles verticaux, dont une tour emblématique à l'échelle de l'Ouest lausannois. Si le parti d'une volumétrie amplifiée dans les trois dimensions est prometteur, il se dilue dans une longueur excessive et pâtit de la disposition discutable de certains éléments en décrochement ou même de l'emplacement de la tour, sans pertinence avec son contexte immédiat. La surface de cette dernière est par ailleurs trop petite pour en faire une proposition réaliste.



### 3<sup>e</sup> prix : **URBAPLAN, Lausanne**

Le projet se décline autour d'une grande marquise surplombant les voies et les quais qui s'impose comme trait d'union emblématique entre le nord et le sud de la gare de Renens. Sa forme dynamique et ses angles saillants en font un objet significatif dans le contexte urbain, en passe de banalisation et de fragmentation. Ce grand geste accompagne un vaste passage sous-voie, largement pénétré de lumière et offrant un espace généreux de déambulation aux cycles et aux piétons. Ce dispositif majeur est cadré par trois immeubles modulaires qui affirment le front de la gare au sud et referment la place nord en amont.

Le jury salue le courage et l'originalité de ce projet qui transforme une liaison souterraine, par définition cachée, en un signe urbain puissant, qui confère une identité forte au lieu et rend tangible le lien entre deux ensembles urbains coupés par les voies ferrées. En dépit de la cohérence et de la simplicité que peut promettre cette composition, la déclinaison du projet pêche malheureusement par excès dans différents domaines : structure quelque peu démesurée et hétéroclite du grand couvert et du sous-passage, géométries multiples, surabondance d'éclairages, multiplicité aléatoire des affectations, matérialisations disparates. Il en résulte un ensemble un peu confus où la fluidité revendiquée devient agitation.

