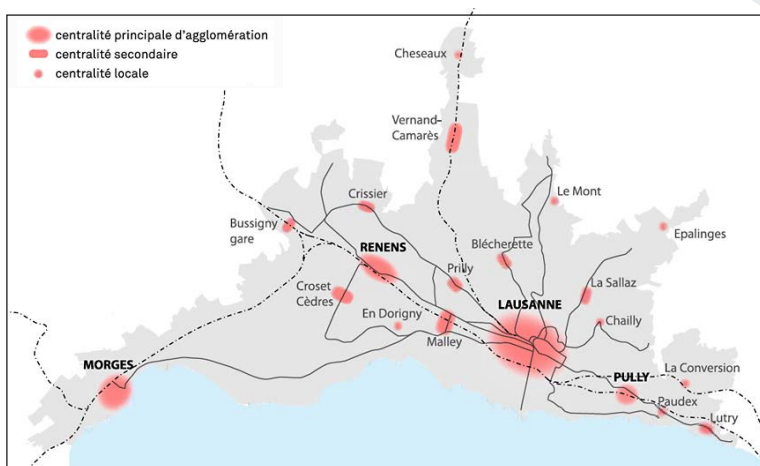


Centralités secondaires d'agglomération : Quels sont les facteurs nécessaires à leur développement ? Étude de cas à Renens

Sebastian Süess

Sous la direction du Prof. Antonio Da Cunha
 Expert Martin Hofstetter

2^e version revue et corrigée



Source : lausanne-morges.ch

CENTRALITÉS SECONDAIRES
D'AGGLOMÉRATION: QUELS
SONT LES FACTEURS NÉCESSAIRES À LEUR DÉVELOPPEMENT ?
.....
ÉTUDE DE CAS À RENENS
.....

Remerciements

La rédaction de ce mémoire n'aurait pas été possible sans l'aide des personnes suivantes que je tiens spécialement à remercier :

- Antonio Da Cunha, mon directeur de mémoire, pour ses conseils avisés et ses encouragements.
- Tinetta Maystre, Marianne Huguenin et Ariane Widmer pour m'avoir accordé du temps pour un entretien.
- Martin Hofstetter, Pascal Grütter, Philippe de Almeida, Laure Jatton et toute l'équipe du CTC Renens.
- Rosalba Maruca, entre autres pour ses encouragements répétés.
- Marc Buttica pour sa savante relecture.
- Annegret Wigger pour son aide concernant les méthodes.
- Et tout particulièrement ma famille et mes proches qui m'ont accompagné et soutenu le long de mes études et de l'élaboration de ce travail de maîtrise.

Résumé

Ce travail de fin de master s'inscrit dans les recherches sur les villes polycentriques dans le cadre de l'urbanisme durable. Le but de l'étude est double, la définition de critères de centralité et une analyse de ces derniers dans une étude de cas, la ville de Renens, dans le canton de Vaud.

Par une analyse de la littérature existante sur ce sujet, l'historique du terme ainsi que différentes définitions sont abordés. Peu à peu, des facteurs nécessaires à un lieu pour pouvoir s'affirmer en tant que centralité se cristallisent, à savoir : la multi-fonctionnalité, la multi-temporalité, le rayonnement et l'attractivité, l'accessibilité et les échanges, ainsi que les représentations.

C'est sur la base de ces critères que se base l'analyse de l'étude de cas. Renens dispose dans son centre d'une multi-fonctionnalité affirmée qui fonctionne sur des plages horaires relativement étendues. En termes de rayonnement et d'attractivité, l'étude constate des faiblesses des attractivités résidentielle et économique, sans toutefois sous-évaluer les importants potentiels qui existent dans les plans de quartier renenais à venir. Déjà aujourd'hui, Renens dispose d'une très bonne accessibilité, du moins au centre. Compte tenu des deux projets d'infrastructure de transport d'envergure, la rénovation de la gare ainsi que d'une nouvelle ligne de tram reliant Renens à Lausanne, son accessibilité se verra revalorisée davantage dans le futur. L'étude a également permis de relever que Renens souffre d'une mauvaise image, qui pourrait s'améliorer grâce aux nouveaux projets en réalisation et, plus généralement, grâce aux dynamiques de l'Ouest lausannois.

Selon l'analyse de ces critères, la ville de Renens ne peut aujourd'hui être considérée comme centralité à part entière. Les dynamiques à l'œuvre ainsi que les nouveaux équipements rendent fort probable que les critères de centralité évoluent dans un futur proche et que Renens disposera des requis d'une centralité.

Mots-clefs

urbanisme durable, ville polynucléaire, centralité, centralité secondaire, multi-fonctionnalité, multi-temporalité, rayonnement, accessibilité, représentations, Suisse, Vaud, Ouest-lausannois, Renens

Abstract

This master thesis joins the studies about urban centrality in the framework of the sustainable urban development. Its aim is dual, firstly, to define a number of criteria that are required for urban centrality, secondly, to apply those criteria to a case study, Renens, a city in the Canton of Vaud in Switzerland.

In a literature analysis about the subject of centrality, the notion's history and its different definitions are approached. Gradually, different criteria required for urban centrality become more and more evident. These are multi-functionality, multi-temporality, urban attractiveness, accessibility and exchange, as well as representations.

The case study is based on these criteria. The city of Renens has a high level multi-functional city centre which is busy on a relatively wide range of time. In terms of urban attractiveness, the study finds weaknesses above all in residential and business attraction and yet acknowledges the large potentials existing in the planned urban renewal projects. Already today, the city of Renens has good accessibility, at least to its centre. Furthermore the two high profile transport infrastructure projects, namely the new train station together with a new tramway line, will improve connections between Renens and Lausanne and therefore enhance its accessibility level further still. Moreover, the study identified that Renens suffers from a poor image, which could improve due to the realisation of the above mentioned and more generally benefit from the urban dynamics of the West Lausanne region.

Analysis by criteria finds that today, the city of Renens cannot be fully considered an urban centrality. The urban dynamics that are at work and the new numerous infrastructure projects will certainly help influence the centrality criteria in the near future. It is believed that Renens might then possess the required characteristics to be regarded as a centrality.

Keywords

sustainable urban development, polycentric urban regions, polycentricity, centrality, secondary centrality, multi-functionality, multi-temporality, urban attractiveness, accessibility, exchange, representations, Switzerland, Vaud, West Lausanne, Renens

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

9

1. Problématique	10
1.1. Questions de recherche	10
1.2. Fondements théoriques	11
1.3. Étude de cas	12
1.4. Méthodologie	12
1.4.1. Techniques d'entretien	13

FONDEMENTS THÉORIQUES

15

2. Évolution de la ville contemporaine	16
2.1. Régime d'urbanisation industrielle	16
2.2. Régime postindustriel	16
2.3. Périurbanisation	17
2.4. Urbanisme durable comme référentiel théorique	20
2.5. Régime métropolitain	22
3. Théorie de la ville polynucléaire	23
3.1. L'agglomération urbaine dans la théorie de la ville contemporaine	23
3.2. Apparition et définition de la ville polynucléaire	25
3.2.1. Émergence et évolution des régions urbaines polycentriques	25
3.3. Différences entre centre et centralité	27
3.3.1. Définition de la notion de centre	28
4. La centralité	30
4.1. Apparition de la notion	30
4.1.1. Schéma des cercles concentriques	30
4.1.2. Théorie des lieux centraux	30
4.2. Évolution de la notion de centralité	32
4.3. Identifier et mesurer la centralité	34
4.4. Formes et dimensions de la centralité	35
4.4.1. Dimensions symboliques de la centralité	35
4.4.2. Polycentrisme réticulaire	36

4.5.	<i>Centralités secondaire et périphérique</i>	37
4.5.1.	Centre secondaire	37
4.5.2.	Centres périphériques	37
4.5.3.	Concurrence	38
4.6.	<i>Facteurs de centralité</i>	38
4.6.1.	Multi-fonctionnalité	39
4.6.2.	Multi-temporalité	40
4.6.3.	Rayonnement et attractivité	40
4.6.4.	Accessibilité et échanges	42
4.6.5.	Représentations	42
4.6.6.	Anonymat et mixité sociale	43
5.	Conclusions de la partie théorique	44
	ÉTUDE DE CAS	47
6.	Introduction et contexte	48
6.1.	<i>Contexte suisse</i>	48
6.2.	<i>Contexte de l'agglomération lausannoise</i>	48
6.2.1.	Typologie des communes d'agglomération	49
6.3.	<i>Contexte de Renens</i>	50
7.	Cadre de planification	54
7.1.	<i>Introduction</i>	54
7.2.	<i>Projets d'agglomération transport et urbanisation</i>	56
7.3.	<i>Plan directeur cantonal (PDCn)</i>	57
7.4.	<i>Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)</i>	59
7.5.	<i>Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL)</i>	62
8.	Analyse des critères de centralité	68
8.1.	<i>Multi-fonctionnalité</i>	69
8.1.1.	Espaces publics	69
8.1.2.	Tissu commercial	70
8.1.3.	Formation	71
8.1.4.	Secteur de la santé	72
8.1.5.	Équipements de sport	72

8.1.6.	Lieux culturels	72
8.2.	<i>Accessibilité et échanges</i>	74
8.2.1.	Prolongement de la ligne 25	75
8.2.2.	Rénovation de la gare de Renens	76
8.2.3.	Réseau-t	79
8.2.4.	Accessibilité routière	82
8.2.5.	Problématique des chantiers	84
8.2.6.	Franchissements	85
8.3.	<i>Multi-temporalité</i>	87
8.4.	<i>Rayonnement et attractivité</i>	88
8.4.1.	Revenus	89
8.4.2.	Emplois	90
8.4.3.	Planification communale	92
8.4.4.	Délocalisations	93
8.5.	<i>Représentations</i>	94
CONCLUSION		99
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES		103
ANNEXES		109
9.	Retranscriptions des entretiens	110
9.1.	<i>Tinetta Maystre</i>	110
9.2.	<i>Marianne Huguenin</i>	113
9.3.	<i>Ariane Widmer</i>	118
10.	Tableaux	122
10.1.	<i>Emplois et proportion d'emplois selon secteurs, 2001, 2005 et 2008</i>	122
11.	Illustrations et plans	123
11.1.	<i>Mix commercial au centre de Renens, mai 2014</i>	123
11.2.	<i>Densité humaine durant l'heure de pointe matinale</i>	124
11.3.	<i>Agglomération lausannoise</i>	125
11.4.	<i>Réseau Express Régional Vaud. Étape Cully-Cossonay, décembre 2018.</i>	126

INTRODUCTION



1. Problématique

Les espaces que nous habitons ne sont plus les mêmes que ceux qu'ont connus nos grands-pères. Ils ne sont plus les mêmes qu'il y a deux cents ans. En effet, tant les villes que les campagnes ont grandement évolué depuis l'industrialisation qui a refaçonné l'Europe à partir du début du XIX^e siècle. Les grandes industries se sont implantées autour des villes à la forme souvent héritée du Moyen-Âge et confinées par les murailles. Avec les usines vinrent les ouvriers qui se sont vu attribuer un nouveau type de logement, souvent monotone, formant des quartiers entiers aux portes des usines. Puis arrivèrent les chemins de fer dont les gares s'installèrent aux bords des villes. La nouvelle mobilité permise par le transport ferroviaire a fortement augmenté l'attractivité des espaces adjacents désormais connectés d'une manière performante à d'autres villes. C'est ainsi que de nombreux commerces, ateliers, industries et services se sont agglomérés autour des gares formant ainsi au fur et à mesure de nouveaux centres. Tel est le cas à Lausanne ou encore à Zurich, Bâle et autour des différentes gares de Paris. De cette manière, les gares se sont trouvées intégrées dans le tissu urbain qui a changé de forme en passant progressivement d'une ville largement monocentrique à une ville à plusieurs centres. La croissance urbaine des décennies suivantes a souvent recousu le tissu urbain grâce à une urbanisation concentrée qui densifiait les espaces centraux.

Mais ce type de développement urbain a peu à peu été remplacé par une forme d'urbanisation plus lâche, s'avancant dans les territoires au-delà de la ville. Cet étalement urbain a été rendu possible par la démocratisation de la voiture individuelle et le développement des réseaux routiers, notamment en Suisse par la venue des routes nationales à partir des années 1960. Nombreuses sont les conséquences négatives de cette expansion urbaine : utilisation excessive du sol pour la construction pavillonnaire, coûts d'infrastructures disproportionnés, dépendance des ressources fossiles, mais surtout les effets induits par l'accroissement de l'utilisation de la voiture. Notamment en

ville, dans les milieux plus confinés, les transports individuels motorisés sont responsables d'une pollution atmosphérique accrue, d'émissions de bruit ainsi que d'une augmentation de l'insécurité dans les espaces partagés par piétons, cyclistes et voitures. La baisse de qualité de vie ainsi causée dans certains quartiers urbains renforce encore l'exode urbain ce qui conduit à un étalement plus prononcé.

L'urbanisme durable se propose de chercher des réponses à ce développement fâcheux. D'une part, une diminution de la mobilité en général est recherchée, notamment des distances parcourues, et d'autre part un transfert modal vers des mobilités moins polluantes et moins consommatrices d'espace et d'énergie. L'une des solutions proposées consiste à une organisation multipolaire de nos villes ainsi que de nos territoires. Cette dernière doit se faire par un renforcement des centres pluri-fonctionnels existants non pas au profit d'un hyper-centre, mais au profit de petits et moyens centres distribués dans toutes les régions. Ainsi, les services proposés par les villes seraient accessibles à toute la population dans de relativement courtes distances. Ce principe doit également être appliqué dans les régions urbaines plus denses, les agglomérations.

1.1. Questions de recherche

La question de recherche théorique de ce travail s'inscrit ainsi dans le cadre des recherches sur la ville polynucléaire, un modèle qui gagne en importance lorsque la durabilité devient le maître mot des politiques d'aménagement et d'urbanisme. La ville ou la région urbaine polynucléaires disposent de plusieurs centres offrant localement un grand nombre de fonctions qui recouvrent les besoins quotidiens des habitants. De cette manière, le modèle d'„[...] organisation polycentrique de la ville [...] peut limiter les déplacements vers le centre ancien [...]” (ÉMÉLIANOFF, 2002 : 33). Grâce aux densités urbaines plus élevées, les déplacements sont le plus souvent faisables en transports publics efficaces, ce qui fait du modèle polynucléaire l'une des réponses aux défis urbanistiques actuels.

La question de recherche est liée au souhait de rendre les centralités, des secteurs d'intensité urbaine inégalée, plus attractives et plus accessibles dans une agglomération urbaine :

Question de recherche théorique

De quels facteurs doit disposer une localité pour pouvoir affirmer sa centralité au sein d'une agglomération urbaine ?

Dans la première partie, une réponse théorique à cette question sera développée en référence à la littérature sur la centralité. Elle doit aboutir à une définition de critères nécessairement remplis pour la création et l'existence de centralité. Nous chercherons à savoir quels types d'aménités et d'équipements sont nécessaires pour qu'une localité puisse s'affirmer comme centralité.

Dans une seconde partie, ce catalogue de facteurs servira de base pour une analyse de centralité de la ville de Renens dans son contexte, l'agglomération lausannoise. L'analyse doit permettre d'apprécier à quel niveau les caractéristiques de la ville de Renens satisfont aux exigences desdits facteurs et comment la satisfaction des facteurs est destinée à évoluer compte tenu des nombreux projets d'urbanisme et d'infrastructures de transport.

Question de recherche pratique

Est-ce que Renens dispose des requis qui lui permettent de s'affirmer comme centralité (secondaire) dans l'agglomération lausannoise ?

Sous-questions

- *Quelles seront les influences attendues des projets de réaménagement d'espaces publics ainsi que d'infrastructures publiques de mobilité et de prestations publiques sur les facteurs de centralité ?*
- *Comment les acteurs évaluent-ils l'influence de ces projets ?*

L'étude de cas doit examiner les intentions pour le développement de Renens telles qu'elles sont exprimées d'une part dans les documents de planifi-

cation et dans les projets en cours de réalisation et d'autre part dans les discours des acteurs de manière à pouvoir les confronter et évaluer leur niveau de concordance avec les exigences des critères de centralité. Il s'agira notamment d'estimer de quelle manière la nouvelle interface multimodale qu'est la gare de Renens modifiera les flux dans l'Ouest lausannois ainsi qu'avec Lausanne et dans quelle mesure ceci peut déclencher un renforcement de l'attractivité renanaise en matière de flux.

Ainsi, cette partie évaluera entre autres les impacts qu'auront les projets d'infrastructures de transport public sur la centralité de Renens. Plus précisément, il s'agira d'affirmer ou non qu'ils suffisent pour faire de Renens une véritable centralité secondaire dans l'agglomération lausannoise.

1.2. Fondements théoriques

L'explication de ces questionnements requiert la mobilisation de plusieurs champs théoriques.

Les thématiques de la centralité s'inscrivent elles-mêmes dans la ville contemporaine dont nous allons parcourir l'évolution. Le cas de notre étude, la ville de Renens, étant particulièrement influencé par son histoire industrielle, nous commencerons cette exploration avec le régime d'urbanisation caractéristique de cette période de développement. Après quoi l'étude du régime postindustriel nous fournira des éléments de réponse sur l'organisation des réseaux de transports qui déterminent encore aujourd'hui les flux, notamment ceux transitant Renens sur l'axe est-ouest. La périurbanisation nous permettra de comprendre l'évolution de l'urbanisation vers une forme nouvelle s'asseyant sur un territoire de plus en plus large. Les problématiques annoncées par la périurbanisation déterminent encore aujourd'hui en grande partie les préoccupations non seulement des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme, mais de toute une société. C'est en réponse aux questions posées par ce régime d'urbanisation qu'est né l'urbanisme durable qui cherche à intégrer les principes du développement durable dans les actions ayant des incidences sur le territoire. En effet, ces thématiques sont aujourd'hui au cœur des discours aménagistes dans la mesure où elles cadrent de plus en

plus les politiques publiques, notamment dans les domaines du transport et de l'urbanisme.

L'étude du régime métropolitain amènera une connaissance qui nous servira de base pour la compréhension plus approfondie de la centralité. L'accroissement de la pendularité, la multiplication des polarités, la globalisation qui tend à mettre en concurrence pays, agglomérations et villes, „le règne de l'urbain“, sont des phénomènes qui conduisent à une complexification de territoires de plus en „[...] plus distendues et discontinues, hétérogènes et multipolarisées“ (ASCHER, 2010 : 73).

Ces bases permettront d'approfondir un phénomène précis du régime métropolitain, celui de la ville polynucléaire qui amènera des connaissances caractéristiques des notions de centre et de centralité. Nous pourrions ensuite nous diriger vers l'approfondissement des études sur la centralité. Cette partie doit nous donner les éléments de réponse à notre question de recherche, à savoir quels facteurs sont nécessaires pour la formation de centralité. Nous parcourrons l'historique de la notion, verrons comment de divers chercheurs identifient et mesurent différents niveaux de centralité. Ensuite, différentes formes et dimensions de la centralité seront observées. L'exploration de la littérature permettra également d'appréhender les spécificités des centralités interagissant dans un réseau, à savoir les centralités secondaires et périphériques se définissant en règle générale par rapport à une centralité principale. Plus tard, l'étude des facteurs de centralité nous permettra de répondre, du moins de manière théorique, à la question de recherche. Enfin, une approche quantitative de la centralité à travers une étude confrontant les centralités morphologique et fonctionnelle nous donnera des derniers éléments conceptuels que nous pourrions employer pour la compréhension de l'étude de cas.

1.3. Étude de cas

Le territoire que nous avons choisi pour appliquer les critères de centralité est la ville de Renens et plus particulièrement son centre. Renens, une ville de quelque 20'000 habitants, est située à quatre kilomètres à l'ouest de Lausanne. Notre choix est d'une part motivé par sa situation géographique intéressante et de l'autre côté par un stage au sein

de son service de l'urbanisme que l'auteur a effectué en 2012/2013. De plus, c'est un terrain que l'auteur habite et pratique depuis ses études universitaires.

Ce lieu, devenu ville grâce à son accessibilité ferroviaire, à l'industrialisation ainsi qu'à la proximité de Lausanne, s'insère dans un territoire fortement frappé par les effets négatifs de la périurbanisation. Une planification que certains qualifient d'anarchique ainsi que des valeurs de pollution atmosphérique particulièrement élevées, dues à une circulation intense liée notamment au trafic de transit, ont contraint le Conseil d'État en 2004 à statuer un moratoire sur les constructions. Ce n'est qu'à partir de là que ce territoire hétéroclite s'est donné peu à peu une planification intercommunale intégrant l'ensemble des problématiques.

L'une des manières de répondre à ces problématiques est de favoriser un développement multipolaire, puisqu'il permet d'offrir des aménités urbaines ainsi que des prestations de proximité à une population importante sans laisser à l'écart des régions isolées ; c'est ce que le Canton de Vaud stipule dans son plan directeur cantonal. Mais c'est également, à une échelle plus grande, ce à quoi aspire le projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM), dans lequel se trouve Renens. Contre les problématiques de mobilité basée sur la voiture individuelle par une organisation autour des gares principales d'un réseau de transport public performant — „Faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement“ est la deuxième des huit orientations stratégiques du PALM (2012b : 79). C'est de là qu'est né le questionnement à la base de ce mémoire.

1.4. Méthodologie

Tel que nous l'avons montré précédemment, cette étude s'ouvrira par une exploitation de la littérature scientifique en rapport aux thématiques qui nous permettent de comprendre les processus amenant à la centralité. Au cœur de notre attention sont donc notamment l'urbanisme durable, notre référentiel théorique, et la ville polynucléaire qui cadre de la notion de centralité.

Une fois l'analyse théorique réalisée, nous nous pencherons sur l'application des facteurs de centralité à notre cas pratique. Ainsi, la partie suivante sera entièrement consacrée à l'étude du cas de la ville de Renens. Sa position dans l'agglomération lausannoise en fait un cas spécifique intéressant : la ville de Lausanne, qu'elle jouxte, est sans doute le centre de l'agglomération voire même du canton, notamment en termes de concentration d'emplois et de population. Même si elle est sensiblement moins peuplée, la ville de Renens reste un centre important dans l'agglomération ne serait-ce que du point de vue de la gestion des transports publics. Mais qu'en est-il de sa centralité ? C'est à cette question que nous essayerons de répondre dans cette partie.

L'analyse du contexte dans lequel s'insère la ville ouvrira notre volet pratique. Son évolution historique nous permettra de comprendre ses configurations géographiques, son état sociodémographique ainsi que sa position au sein de l'agglomération lausannoise qui déterminent, au fond, le niveau de centralité de la ville. Les mesures ayant une incidence sur le territoire ont le potentiel d'agir sur nombre des facteurs de centralité. C'est pourquoi la deuxième partie de l'étude de cas est dédiée à l'étude du cadre de planification dans lequel s'insère Renens. Il y aura là notamment le cadre juridique qui donne les bases du partage des compétences ainsi que de la collaboration entre les autorités, puis, du côté des documents de planification, le plan directeur cantonal dans lequel s'inscrivent le PALM ainsi que le schéma directeur de l'Ouest lausannois (ci-après SDOL). Il nous sera ainsi possible d'apprécier la vision de l'évolution de Renens qui est inscrite dans ces documents. Conditionnés par le cadre de planification donné par les différentes échelles d'intervention, un nombre important de projets peuvent influencer les facteurs de centralité.

Dans l'analyse des critères de centralité, ces projets sont présentés et leur influence potentielle sur la centralité est analysée. D'autres facteurs de centralité sont moins directement liés à ces projets de mobilité et d'urbanisme. C'est notamment le cas de la multi-temporalité du rayonnement et de l'attractivité ainsi que, dans une moindre mesure, des

représentations. Pour l'analyse de ces facteurs, nous nous servirons d'un diagnostic territorial, de recensements empiriques ou encore des enquêtes ou études faites ces dernières années. Ce qui nous livrera des éléments permettant d'apprécier à quel degré Renens correspond aux critères de centralité préalablement établis.

Pour notre étude, des entretiens seront conduits avec des experts impliqués directement dans la planification ou dans les projets en cours. Le but de ces entretiens est de recueillir des informations qualitatives ainsi que les perspectives des différents participants aux projets. Selon CASLEY et KUMAR (1991 : 12), des entretiens qualitatifs avec des acteurs concernés „[...] aident à comprendre la complexité des situations [...] auxquelles le projet doit faire face. Ils peuvent également donner une compréhension approfondie des perspectives, attitudes et comportements de la population cible [...]”.

1.4.1. Techniques d'entretien

Différentes formes d'entretien sont distinguées selon le degré d'intervention et de définition des questions posées. L'interview par conversation informelle est la forme la plus ouverte et s'oppose à l'entretien directif est la méthode la plus rigide ; l'entretien semi-directif avec guide est une forme intermédiaire. Ces approches permettent chacune de recueillir des informations de différentes natures. (ibid. 13)

Nous avons choisi d'utiliser la technique d'entretien semi-directif avec guide. Cette méthode d'entretien ne se limite pas à une liste de questions définies au préalable posées durant l'entretien dans un ordre préétabli. L'approche laisse donc plus de liberté à la conversation que l'entretien directif. Portant sur un sujet précis, l'entretien „[...] se [déroule] en suivant un guide qui contient la liste des principales questions et sous-questions à traiter” (ibid. 14). Le guide d'entretien donne donc le cadre des sujets à traiter, mais laisse la liberté à l'enquêteur d'exprimer les questions de façon à favoriser une conversation fluide et sans discontinuités.

Dans la mesure où les questions sont ouvertes, les réponses ne sont pas limitées et peuvent donner lieu à une discussion approfondie, ce qui est recherché par cette technique d'entretien. En effet, la personne interviewée est encouragée à s'exprimer en toute liberté. Par conséquent, la liste des sujets principaux et secondaires à traiter se doit de rester limitée afin de laisser assez de temps à l'échange. CASLEY et KUMAR (id.) soulignent toutefois, que „[...] la liste ne doit pas être brève au point d'éliminer des questions pertinentes”.

Il est également possible de formuler des questions à l'avance, notamment pour relancer la conversation. Les questions sont ouvertes et laissent beaucoup de liberté à la personne interviewée. L'enquêteur peut donc, durant l'entretien, laisser évoluer la discussion le plus librement possible et suivre des voies diverses. Afin de rester dans le cadre défini, il peut orienter la discussion comme il l'entend au cours de l'entretien. Après tout, comme le soulèvent toujours CASLEY et KUMAR (ibid. 16), l'enquêteur „[...] peut poser d'autres questions s'il pense qu'elles peuvent conduire à des indications utiles”. (CASLEY et KUMAR, 1991 : 12s, 16)

Avantages

Les entretiens semi-directifs avec guide à questions ouvertes ont plusieurs avantages. Les informations obtenues témoignent de manière claire des problématiques auxquelles sont confrontés les interlocuteurs dans leurs réalités quotidiennes. De plus, si l'on mène des entretiens avec plusieurs personnes, ce genre d'entretien peut fournir des informations supplémentaires sur l'importance des différentes problématiques selon la fréquence des réponses similaires. CASLEY et KUMAR (ibid. 16) notent que „[...] le succès de l'entretien semi-structuré est moins tributaire des talents de l'enquêteur sur le plan des communications et de la maîtrise du sujet [...] [que dans les] autres sortes d'entretiens qualitatifs”. Finalement, un autre avantage est que des entretiens de ce type demandent moins de préparation et peuvent être conduits relativement rapidement. (ibid. 16s)

Limites

Pourtant, comme tous les entretiens qualitatifs, cette forme d'entretien est également limitée, notamment puisqu'elle ne permet pas d'obtenir des chiffres qui puissent donner des résultats généraux. Le choix des personnes interviewées est également un désavantage parce qu'il ne permet pas de former un échantillon probabiliste. „Par définition, les informateurs clés représentent un choix biaisé effectué dans l'ensemble de la population” (ibid. 28), ce qui est voulu, puisque sont interviewées seules des personnes qui ont des connaissances approfondies sur le sujet. CASLEY et KUMAR (ibid. 29) continuent en attirant l'attention sur un autre inconvénient : en effet „[...] les conclusions prêtent le flanc aux distorsions provoquées par les enquêteurs, dont les jugements inexacts ou partiels s'expliquent par les carences de leur processus cognitif. Par exemple, l'enquêteur a tendance à relever des informations et des idées qui confirment ses notions préconçues [...]” (ibid. 28)

Choix des personnes interviewées

Pour cette étude, nous avons conduit des entretiens avec des personnes dont les actions ont un effet assez direct sur les facteurs qui influencent le niveau de centralité. En tant que politiques ou techniciennes, elles sont directement impliquées dans la prise de décision. Ce sont les personnes suivantes :

- **Marianne Huguenin**, syndique de la ville de Renens.
En tant que syndique du chef-lieu de l'Ouest lausannois, Marianne Huguenin est présidente du groupe de pilotage (Gropil) du SDOL qu'elle représente au comité de pilotage (COPIL) du PALM.
- **Tinetta Maystre**, municipale responsable des travaux à la ville de Renens.
- **Ariane Widmer**, cheffe de projet du SDOL.

Les transcriptions des interviews se trouvent dans les annexes de cette étude.

FONDEMENTS THÉORIQUES

2. Évolution de la ville contemporaine

Dans l'histoire de la ville, trois grandes périodes de développement urbain peuvent être identifiées. Celles-ci correspondent aux régimes d'urbanisation des phases préindustrielle, industrielle et postindustrielle et qui ont façonné la morphologie urbaine d'une manière différente (DA CUNHA, 2008 : notes de cours). Pour certains chercheurs, le régime métropolitain s'impose de plus en plus comme quatrième phase d'urbanisation (DA CUNHA et BOTH, 2004 : 15 ; BOTH, 2005 : 18s). Comme souligne PUMAIN (2006d : 215), „[...] les villes sont des objets complexes issus d'une longue évolution [...]”. De fait, „[leurs] formes [...] cristallisent et reflètent les logiques des sociétés qu'elles abritent” (ASCHER, 2010 : 15).

C'est donc par un retour historique que nous pouvons comprendre la morphologie actuelle de la ville et de la région. En effet, cette dernière est une expression de différentes périodes et influences — elle est donc grandement héritée des activités industrielles et ferroviaires présentes à un certain moment dans l'histoire ou encore aujourd'hui.

Par contre, pour la compréhension des dynamiques que nous nous proposons de traiter, il est possible de renoncer à une analyse du régime préindustriel.

2.1. Régime d'urbanisation industrielle

Le passage d'une société dominée par l'agriculture et l'artisanat à une société commerciale et industrielle consécutivement au développement des industries à partir du XIX^e siècle est un tournant important des sociétés européennes. Durant ce processus, les équilibres spatiaux basculent totalement. En raison de sa rapidité, on parle également de révolution industrielle. Les grandes industries s'implantent autour de villes „indépendantes en termes d'espace de vie” (RÉRAT, 2006 : 727) dont les formes sont souvent héritées du Moyen Âge, confinées dans les murailles. Ainsi, la ville du régime industriel est compacte et dense, se parcourt à pied, et elle est multifonctionnelle puisqu'elle devient le lieu de production par excellence. (MERLIN, 2010a : 411 ; RÉRAT, 2006 : 727)

Puis arrivent également les chemins de fer dont les gares s'installent aux bords des villes. Le chemin de

fer permet avant tout un échange plus efficace des matières premières ainsi que des produits finis entre les lieux de production et les centres. Mais cette nouvelle mobilité ferroviaire, caractéristique de la période, augmente également fortement l'attractivité des espaces adjacents aux gares, désormais connectés à d'autres villes. C'est ainsi que de nombreux commerces, ateliers, industries et services s'agglomèrent autour des gares formant ainsi au fur et à mesure de nouveaux centres prenant de l'importance face aux vieilles-villes. Tel est le cas à Lausanne ou encore à Zurich, Bâle et autour des différentes gares de Paris. De cette manière, une urbanisation intense intègre les gares peu à peu dans un tissu urbain de plus en plus dense. C'est la première période de croissance rapide des centres-villes. (PUMAIN, PAQUOT, et KLEINSCHMAGER, 2006 : 121s ; FANTOLI, 2006 : 6)

Les besoins croissants de main-d'œuvre des industries peuvent être couverts seulement grâce à un exode rural. Par la suite naissent les premières cités ouvrières, un nouveau type de logement, souvent monotone, formant des quartiers entiers aux portes des usines. Mais cette croissance démographique sans précédent met les villes devant des défis d'ordre sanitaire, d'hébergement et de mobilité. L'insalubrité et l'engorgement des espaces urbains appellent aux solutions radicales des premiers tenants du courant de l'hygiénisme : les interventions lourdes de Haussmann et de Cerdà profitent à la circulation et refaçonnent durablement les villes de Paris respectivement de Barcelone. La croissance urbaine des décennies suivantes a souvent recousu le tissu urbain grâce à une urbanisation concentrée qui amenait une densification des espaces centraux. (GAUDIN, 2010 : 403s)

2.2. Régime postindustriel

L'organisation novatrice dans l'usine automobile de Ford aux États-Unis marque le début d'une nouvelle expression du régime postindustriel, le Fordisme. Les principes d'organisation de la production industrielle sont traduits en principes urbanistiques en 1933 dans la charte dite d'Athènes. En effet, Le Corbusier constate que „[l]e chaos est entré dans les villes” (cité par PAQUOT, 2006b : 50). PAQUOT (2006b : 50) remarque que „[l]a ville

n'existe plus repliée sur elle-même, elle est ouverte au monde et reliée à d'autres villes par des moyens de transport très rapides (avion, train, voiture, etc.), la ville est solidaire de sa région." La solution à ce désordre proposée par Le Corbusier est d'organiser la ville *„d'une manière à la fois rationnelle et fonctionnelle et de [la] gratifier des trois éléments, à ses yeux, indispensables à une vie normale, ,soleil, espace, verdure'"* (id.). La charte d'Athènes a comme principes phares une séparation des fonctions ainsi que le zonage, qui devraient permettre — non sans ambition — d'atteindre une organisation optimale du territoire.

Freinées par la grande dépression, une crise provoquée par le krach boursier de 1929, ainsi que par les deux guerres, les influences fordistes doivent attendre le démarrage des Trente Glorieuses pour être réalisées à plus grande échelle. La période entre 1945 et 1973 est caractérisée par une forte croissance économique. Cette dernière a déclenché un développement urbain sans précédent, commencé en Amérique du Nord à partir des années 1950, suivi en Europe du Nord-ouest dans les années 1960 *„[...] et à partir du milieu des années 1970 en Europe du sud"* (PUMAIN, 2006c : 112). C'est la deuxième grande phase de développement des villes, la suburbanisation. Comme le remarque FANTOLI (2006 : 6), c'est durant cette période que *„[l]a ville devient ,urbaine'"*.

C'est dans ces décennies que les bonnes intentions des auteurs de la charte d'Athènes se diffusent rapidement. Des urbanistes les appliquent en réalisant partout en Europe de grands ensembles et réorganisent d'importantes parties de villes ; elles sont la base de *„[...] la destruction de tout un tissu ancien qui avait encore sa pertinence, à l'abandon de la rue comme élément fort de la vie urbaine, à la négation des spécificités du lieu"* (PAQUOT, 2006b : 51). L'application des principes fordistes dans la morphologie urbaine déclenche une industrialisation des formes urbaines : la standardisation du bâti se manifeste dans la construction répétitive de barres d'immeubles des grands ensembles et de quantités de maisons aux mêmes plans.

L'organisation fonctionnelle de la ville amène par définition plus de déplacements entre les fonctions

travail, habiter, loisir, ce qui favorise une augmentation de la mobilité individuelle. La démocratisation de la voiture ainsi que le développement et l'amélioration des réseaux routiers — les premières routes nationales en Suisse à partir des années 1963 se situent dans ce contexte — permettent ensuite un retour à la campagne. Ce développement étalé de la ville *„[...] est l'expression d'une urbanité nouvelle, celle de la ,ville émergente', et la ville adaptée à l'automobile, sur le modèle américain, représenterait la forme d'urbanisation du futur"* (PUMAIN, 2006c : 112s). C'est dans ce cadre de l'étalement urbain qu'une urbanisation périphérique aux agglomérations urbaines s'est effectuée, un phénomène qui est connu sous le terme de périurbanisation. (MERLIN, 2010b : 551)

2.3. Périurbanisation

La périurbanisation, un terme régulièrement utilisé à partir des années 1960, décrit donc une forme d'urbanisation apparue en Amérique du Nord dès les années 1950, en Europe à partir des années 1960, d'abord au Nord-ouest puis au Sud. Cette troisième phase de développement urbain se caractérise par un étalement de l'urbanisation au-delà des limites des agglomérations urbaines, dans les communes précédemment rurales. (PUMAIN, 2006c : 112 ; 2006d : 214 ; FANTOLI, 2006 : 6) La croissance précédemment interne aux agglomérations *„[...] fait largement place à une croissance externe [...]"* (ASCHER, 2010 : 73). MERLIN (2010b : 551) la définit comme *„[...] le mouvement des pôles urbains (villes-centres et leurs couronnes urbaines) vers les communes classées périurbaines par l'INSEE"*. À la différence des espaces suburbains, les espaces périurbains correspondent *„[...] à des secteurs de tissu urbain discontinu où le rural reste théoriquement présent sans pour autant associer réellement ses qualités à celles de la ville"* (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 123). Il est donc important de ne pas confondre la périurbanisation avec le phénomène de la rurbanisation qui affecte les *„espaces à dominante rurale"* (MERLIN, 2010b : 551) et dont l'apparition peut être considérée comme la continuation de la périurbanisation.

La périurbanisation se distingue des formes d'urbanisation précédentes par son ampleur et par sa

rapidité qui ont provoqué des changements importants de la ville, tant aux niveaux global que local. Alors que les raisons de l'apparition de la périurbanisation sont multiples, le rôle de la mobilité est assurément déterminant : la démocratisation de la voiture dans les années d'après-guerre a ouvert à de larges parties de la population une mobilité individuelle jadis inconnue. Le développement des réseaux routiers, notamment des routes rapides de contournement, des rocade ainsi que des radiales supposées désengorger les centres-villes, et de la mobilité individuelle ont fortement augmenté l'accessibilité des zones périurbaines. Ceci a élargi l'échelle de la ville. D'un modèle de développement basé sur la proximité, on passe progressivement à un développement basé sur l'accessibilité dans lequel la marche à pied diminue au profit des mobilités motorisées. Pour PUMAIN (2006c : 112), „[i]l s'agit [là] d'une adaptation de la morphologie des villes à l'usage de l'automobile comme moyen de transport individuel". (ASCHER, 2010 : 23s ; BOCHET, 2005a : 23 ; CERTU, 1999b : 29 ; LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 128 ; ORFEUIL, 1999 : 3) En effet, les distances parcourues augmentent consécutivement au desserrement de l'urbanisation et à l'éloignement des grands foyers d'emplois du centre-ville. Cependant, les déplacements ne sont pas uniquement produits par les pendulaires, mais à raison de deux tiers au moins pour les achats et les loisirs. (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 130 ; ORFEUIL, 1999 : 3)

La nouvelle mobilité a ensuite permis la réalisation d'un rêve de beaucoup de familles, celui de fuir les effets négatifs de la ville : le bruit, la pollution et des appartements aux dimensions plutôt petites. La périurbanisation a rendu possible l'habitation d'endroits autrefois inaccessibles pour les personnes travaillant en ville. La présence de grandes réserves de terrains constructibles dans les communes périurbaines avait pour corollaire des prix fonciers fort inférieurs à ceux connus en ville. En plus, tant des normes d'occupation de l'espace très lâches que des „[...] politiques foncières favorisant l'achat de terrains et [des] politiques bancaires fixant des taux d'intérêts très bas" (REGAZZONI, 2010 : 11) y ont favorisé la construction et le développement de ces zones. C'est pourquoi „[l]a péri-

urbanisation prend le plus souvent la forme d'un habitat individuel de maisons séparées avec jardin et garage" (MERLIN, 2010b : 551). Ainsi, la recherche de meilleures conditions de vie à la „campagne" en lien avec la nature se manifeste par une urbanisation très gourmande en terrain et une augmentation continue des surfaces habitées par personne. Par conséquent, „[l]'expansion des villes en surface est devenue considérablement plus rapide que la croissance de leur population" (PUMAIN, 2006c : 112). (CERTU, 1999b : 29 ; LAVADINHO et LENSEL, 2010a : 23 ; MERLIN, 2010b : 551 ; PUMAIN, 2006d : 214 et 2006c : 112 ; REGAZZONI, 2010 : 11)

Certains auteurs voient dans la périurbanisation „[...] l'aboutissement d'une dynamique selon laquelle les habitants construisent leurs réseaux de sociabilité, font leurs achats [et utilisent les aménités] où bon leur semble, très près ou très loin de chez eux [...]" (CHALAS, 2010 : 33). Cette „ville au choix" (id.) répondrait à „[...] la volonté, lorsque la possibilité existe, de bénéficier à la fois de la proximité des équipements et des services permis par la concentration, et du maximum d'espace (et d'éléments de „nature") disponible, pour un coût de logement moins élevé" (PUMAIN, 2006d : 215). Mais ce phénomène est également nourri par la croissance de la population qui, faute de développements urbanistiques adéquats, ne pouvait être absorbée entièrement par les centres-villes, obligeant certains ménages „[...] à rechercher des terrains aux limites extérieures de l'agglomération" (MERLIN, 2010b : 551).

L'émergence en périphérie des villes de centralités secondaires „[...] associées à l'installation de nouveaux centres commerciaux, des zones d'activités, ou de grands équipements comme les aéroports" (PUMAIN, 2006c : 112) est également caractéristique du développement urbain étalé.

Conséquences de la périurbanisation

Au début des années 1990, une prise de conscience écologique a commencé à se répandre dans les sociétés industrialisées. Ainsi, les multiples conséquences du développement périurbain sont entrées dans les discours politiques.

En ville, le développement périurbain cause une diminution de la population. Mais „[l]es centres des

villes ne se vident pas, ils se re-spécialisent dans les activités de niveau supérieur” (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 568). Cette forme d’urbanisation est donc accompagnée par une tertiarisation de l’économie durant laquelle de nombreux logements au centre-ville sont remplacés par des bureaux et des services.

Du côté des communes périurbaines, l’habitat pavillonnaire est plus consommateur de terrain et d’énergie consécutivement aux surfaces habitables plus importantes ainsi qu’à la plus forte exposition des maisons individuelles. La dilatation de la nouvelle urbanisation a pour corollaire des coûts d’équipements proportionnellement plus importants : les réseaux de voies de communication et de canalisations sont plus étendus, mais moins intensément utilisés que dans les espaces denses du centre-ville. Ainsi, l’établissement d’une offre de transports publics qui favoriserait leur utilisation est le plus souvent impossible, puisque la faible densité ne permet pas une exploitation efficiente de ces derniers. Pour les ménages situés dans les espaces périurbains, *„[l]a motorisation (et souvent la bimoto-risation) est indispensable en raison de l’éloignement de beaucoup de services et d’équipements et de la desserte médiocre par les transports en commun*” (MERLIN, 2010b : 551). La voiture est également privilégiée *„[...] pour des raisons de flexibilité et de liberté [...]”* (FANTOLI, 2006 : 6). Cette dépendance à la voiture pour tous les motifs, travail, achats, formation et loisirs peut également devenir un poids financier contrebalançant les loyers plus bas, et ce d’autant plus que le prix des carburants augmente. La réalisation de toutes les activités, qui tendent d’ailleurs à être de plus en plus variées, implique alors une multiplication des déplacements qui sont, du fait de la dispersion des différentes fonctions, toujours plus multidirectionnels. Ainsi, l’augmentation des distances parcourues cause des dépenses énergétiques plus importantes. Selon DAUM et SCHNEEBERGER (2013 : 115), deux tiers des actifs suisses se rendent au travail en voiture.

En ville a lieu une concentration des effets négatifs de la motorisation individuelle des pendulaires, c’est-à-dire des actifs habitant les espaces sub- et périurbains et travaillant en ville : La densité du

trafic élevée cause de la pollution atmosphérique et du bruit, consomme des espaces importants pour le stationnement et est responsable d’une dangerosité accrue pour les modes doux, piétons et cyclistes. Ces effets sont d’autant plus ressentis qu’il y a une plus forte interaction entre les voitures, les piétons et les cyclistes dans les milieux confinés du centre-ville, ce qui encourage à leur tour de nombreuses jeunes familles à quitter les centres-ville pour les espaces périphériques. Ce qu’elles y trouvent ne correspond par contre pas toujours à leurs espoirs. En effet, selon MERLIN (2010b : 551), *„[...] l’attente des périurbains de vivre comme à la campagne et de bénéficier d’un environnement plus sain est largement une illusion*”. (BOCHET, 2005a : 24 ; FANTOLI, 2006 : 6 ; MERLIN, 2010b : 551s ; ORFEUIL, 1999 : 3 ; PUMAIN, 2006c : 112 et 2006d : 215 ; SDOL, 2004 : 83)

D’un point de vue social, cette forme de développement crée des espaces résidentiels bien différents de ceux qu’on trouve généralement au centre-ville. Fermés sur eux-mêmes, la cohabitation et la mixité sont globalement moins importantes dans ces vastes systèmes des espaces périurbains. La périurbanisation tend donc à créer des différences. Au centre, la politique d’aménagement sectoriel encourage parfois la ségrégation résidentielle ce qui ouvre la porte aux quartiers monosociaux. (BELLEIL, 2013 : 19, BOCHET, 2005a : 24)

La périurbanisation a des effets importants en terme d’organisation et d’utilisation du territoire et correspond à des transformations majeures des structures urbaines. Comme le constate BOCHET (2005a : 23) :

„À l’échelle interurbaine, nous sommes passés progressivement d’un peuplement formé de concentrations très nombreuses, mais de taille modeste, relativement peu différenciées et dépendant des ressources de leur zone d’influence immédiate, à un peuplement urbain où une proportion importante de la population et des emplois est concentrée dans un petit nombre de grandes agglomérations entretenant aussi des échanges à grande distance avec d’autres espaces [...]”

Un changement du rapport spatial s'opère entre la ville centre et les communes des couronnes sub- et périurbaines, notamment à travers les flux pendulaires qui établissent un lien avec le centre de l'agglomération. Les infrastructures de transports performantes coupent l'espace urbain puisqu'elles sont le plus souvent infranchissables. Dans la suite, l'apparition d'espaces aux qualités peu appréciées peut être observée, les „junk spaces“ dans les termes de Rem Koolhaas. (BELLEIL, 2013 : 19 ; BOCHET, 2005a : 23)

D'un autre côté, l'urbanisation diluée a transformé profondément les paysages ; de nombreux terrains autrefois utilisés par l'agriculture ont été construits, que ce soit pour des habitations, les centres commerciaux de la grande distribution ou d'autres infrastructures qui forment des tissus urbains hétérogènes et éparpillés. Même s'ils sont généralement orientés vers la ville-centre, les nouveaux habitants ont amené une diversification des activités pratiquées dans les communes devenues périurbaines. On a donc pu observer un agrandissement de „[l']influence urbaine, tant du point de vue de l'emploi que de celui du recours aux services“ (PUMAIN, 2006d : 215). Mais puisque la plupart des nouveaux résidents travaillent en ville, les zones autrefois rurales n'ont pas été revitalisées pour autant. En effet, c'est ce que l'on observe en parcourant la Suisse où sur 75 sur cent personnes habitant en milieu urbain, „[...] environ les deux tiers résident dans un type de territoire aggloméré certes, mais pas central“ (Schuler et al., 2006 cités dans LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 127). (BELLEIL, 2013 : 19 ; BOCHET, 2005a : 23s ; PUMAIN, 2006d : 215)

Depuis la prise de conscience des années 1990, les voix critiquant cette forme de développement urbain sont devenues de plus en plus intenses. Elles opposent à la périurbanisation le modèle de la ville durable. Cette dernière prend ses sources dans le développement durable qui doit permettre de „[...] répondre aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire les leurs“ (BRUNDTLAND, 1987 : 14) — développement qui a l'ambition de réunir les durabilités économique, sociale et écologique. LAVADINHO et LENSEL (2010a : 23) l'expriment claire-

ment : „Si l'on veut arrêter un étalement urbain énergivore et polluant, consommateur irresponsable d'espaces, il faut évidemment restructurer les tissus existants déjà urbanisés et leur donner davantage de sens.“ Ces développements, renforcés par la crise énergétique et le réchauffement climatique, cherchent à „[...] réduire la mobilité en automobile et donc, sinon d'interrompre la périurbanisation, du moins de la rendre moins consommatrice d'espace, donc plus dense, et plus ordonnée (en fonction des réseaux de transport en commun notamment). C'est le principe de la ville compacte.“ (MERLIN, 2010b : 552) Selon ÉMÉLIANOFF (2002 : 30) il est également important de „[...] dépasser la vision fonctionnaliste de la ville [puisqu'elle] [...] nourrit sans doute l'ennui pavillonnaire [...]“.

2.4. Urbanisme durable comme référentiel théorique

Le concept de la ville durable apparaît déjà avant le Sommet de Rio, mais, selon ÉMÉLIANOFF (2002 : 28), ce n'est qu'après cette conférence „[...] qu'il commence à acquérir une visibilité“. Le but de ce concept est d'intégrer les principes du développement durable dans les politiques urbaines aux niveaux social, environnemental et économique. Cela dit, la notion de ville durable décrit un processus plutôt qu'un aboutissement, „[c]'est une ville qui se met en marche vers un développement durable“ (COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, 1996, citée par ÉMÉLIANOFF, 2002 : 29). À quoi DA CUNHA (2011 : 193) rajoute que „[...] l'urbanisme durable pense la ville, avant tout, comme un emboîtement d'échelles, ce qui nécessite des outils urbanistiques ajustés à chaque niveau d'intervention“.

Depuis 1994, la campagne européenne des villes durables contribue à sensibiliser aux problématiques de durabilité et propose des solutions de mise en œuvre de stratégies locales répondant aux principes de développement durable. La charte d'Aalborg est le résultat et la concrétisation de cette campagne et ses principes rompent définitivement avec ceux promus par la charte d'Athènes, en 1933.

Ainsi, selon ÉMÉLIANOFF (2002 : 29), la charte d'Aalborg oppose au principe corbuséen de la table rase une attitude patrimoniale de l'aménagement urbain qui tente de mettre en valeur l'existant. Le principe de décontextualisation de l'architecture y est remplacé par une insertion sensible du bâti dans son environnement présent aux différentes facettes. Le zonage, prôné par la charte d'Athènes, doit céder la place à une organisation urbaine fonctionnellement plus mixte dont le but est d'inverser la tendance à la croissance des besoins de mobilité. Avec la réappropriation de la voirie par tous les modes de transport, la charte d'Aalborg compte également rompre avec les principes de la fluidification et de la séparation de la circulation si chéries des partisans du Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) et propose ainsi de remettre „[...] en question [le] trafic routier en ville” (ÉMÉLIANOFF, 2002 : 30). Enfin, l'urbanisme d'experts et la géométrisation et rationalisation de la ville sont abandonnés. En effet, pour la charte d'Aalborg, les principes de la participation dans les débats urbanistiques et l'adaptation au contexte des solutions sont d'incontournables ingrédients de la ville durable. (ÉMÉLIANOFF, 2002 : 29s)

Charte d'Athènes (1933)	Charte d'Aalborg (1994)
<ul style="list-style-type: none"> Principe de la table rase 	<ul style="list-style-type: none"> Attitude patrimoniale : Partir de l'existant et le mettre en valeur
<ul style="list-style-type: none"> Abstraction de l'architecture par rapport au contexte environnant (historique, géographique, culturel, écologique) Style international 	<ul style="list-style-type: none"> Insertion du bâti dans un environnement multidimensionnel
<ul style="list-style-type: none"> Zonage 	<ul style="list-style-type: none"> Mixité fonctionnelle et politiques transversales
<ul style="list-style-type: none"> Fluidification de la circulation Séparation des circulations 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de la mobilité contrainte Reconquête de la voirie par tous les modes de transport
<ul style="list-style-type: none"> Urbanisme d'experts Géométrisation et rationalisation de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> Urbanisme participatif Singularité des réponses

(Tiré de ÉMÉLIANOFF, 2002 : 29)

ÉMÉLIANOFF (2002 : 29) identifie trois enjeux principaux de la ville durable : il s'agirait ainsi „[...] d'opérer un rapprochement et une articulation nouvelle entre habitat urbain et habitat terrestre

[...]”, de coupler les questions écologique et sociale et de rendre plus démocratique la prise de décision. En réalité, la question de la participation des acteurs locaux paraît être une épreuve ardue, mais est certainement une condition essentielle de la ville durable.

De la même façon, les principes de la ville durable ne sont plus compatibles avec les principes hygiénistes qui ont guidé l'aménagement urbain à partir du XIX^e siècle. Ces derniers sont entre autres responsables d'interventions urbanistiques lourdes telles les percées haussmanniennes dans les tissus urbains anciens, de la canalisation ou du recouvrement de cours d'eau. En effet, les réponses hygiénistes ne sont plus adaptées aux problématiques environnementales actuelles : „[la] course à la propreté, la chasse aux nuisances, l'ouverture du bureau des plaintes, les mètres carrés d'espaces verts ne font pas une politique de développement durable” (ÉMÉLIANOFF, 2002 : 31).

L'un des buts de la ville durable est la diminution de la consommation énergétique et des ressources en général, à la différence des développements sub- et périurbains gourmands en terrains constructibles et en énergie — les déplacements sont de plus en plus nombreux et longs et se font le plus souvent en voiture. La piste de solution choisie par de nombreux politiques, urbanistes et aménageurs est donc de densifier la ville afin de raccourcir les chemins parcourus et d'augmenter le nombre de logements aux centres-villes, dans des quartiers disposant d'une bonne accessibilité et qui sont bien desservis par les transports publics.

Intensité urbaine

En ville, la seule densité constructive, à savoir un nombre rapporté à une surface, n'est pas garante de qualité urbaine, en effet, elle peut avoir des morphologies très différentes et être perçue de manière très contrastée. Certains chercheurs tendent alors à parler plutôt d'intensité urbaine, terme actuellement pas entièrement reconnu par le monde scientifique, qu'ils définissent „[...] comme la somme de tous les événements ayant lieu dans un espace et dans une unité de temps” (DA CUNHA et KAISER, 2009 : 19). En effet, densifier veut dire augmenter le nombre de mètres carrés utiles sur

une surface donnée, ce qui correspond à une intensification de l'usage du terrain. Ceci peut se faire „[...] par l'implantation de constructions nouvelles destinées à accueillir de nouveaux usagers" (DA CUNHA et KAISER, 2009 : 19). Il faut distinguer la densité de la compacité, qui „[...] est un modèle résidentiel caractérisé par un regroupement de plusieurs unités de logement dans un volume simple et dense en termes d'occupation ou d'usages" (DA CUNHA et KAISER, 2009 : 23). Les préoccupations de la qualité urbaine font que „[...] la nouvelle question urbaine dépasse le champ des „trois piliers" désormais traditionnels du développement durable [...]" (Da Cunha et Kaiser, 2009 : 15s). (DA CUNHA et KAISER, 2009 : 15s, 18s et 23)

2.5. Régime métropolitain

Le régime métropolitain est considéré comme la quatrième révolution urbaine moderne (DA CUNHA et BOTH, 2000 : 15 ; FANTOLI, 2006 : 6). Il s'est mis en place au cours des dernières décennies (à partir de 1985) dans les pays développés. C'est en effet la forme contemporaine du processus d'urbanisation qui a provoqué plusieurs changements dans la configuration de nos territoires ainsi que dans le train de vie. Pour certains chercheurs, la métropolisation est une conséquence de la globalisation ainsi que du renforcement de la division du travail au niveau global. (ASCHER, 2010 : 72 ; BOCHET, 2005a : 23)

L'un des premiers changements a été un exode rural important qui a provoqué une forte diminution de population dans les espaces campagnards au profit des espaces périphériques et suburbains qui constituent ainsi de plus en plus grosses agglomérations. DA CUNHA et BOTH (2004 : 15) remarquent que „[...] nous sommes passés d'un peuplement formé de concentrations très nombreuses, de taille modeste, relativement peu différenciées et dépendantes des ressources de leur zone d'influence immédiate, à un peuplement urbain où une majorité de la population et des emplois est concentrée dans un petit nombre de régions métropolitaines." Ces nouveaux paysages urbains formés d'ensembles hétéroclites gagnent de l'importance vis-à-vis des villes petites et moyennes. Ces dernières visent une connexion aux très grandes agglomérations „[...] pour bénéficier au maximum de

leur urbanité (de leur potentiel)" (ASCHER, 2010 : 74). Et pour cause : certaines fonctions centrales, des aménités, une offre culturelle large ainsi que de nombreux services sont uniquement présents dans les grandes agglomérations, et le plus souvent dans leurs centres. L'augmentation croissante du prix foncier à proximité des infrastructures de transports en est une preuve. (ASCHER, 2010 : 76)

Une autre évolution majeure du régime métropolitain est selon ASCHER (2010 : 76) „[l]e boom des activités sportives [...], la croissance des mobilités liées aux rencontres familiales et amicales, l'importance que prennent [...] les festivals, [qui] sont autant d'incidences de l'importance renouvelée de face-à-face et de l'expérience directe dans la vie urbaine". Cette contradiction entre le souhait d'habiter un espace périurbain et la volonté de profiter de toutes les aménités centrales ne peut être enlevée que grâce au développement important de la mobilité individuelle motorisée. (ASCHER, 2010 : 83)

De nombreuses recherches ont montré que l'exode rural ne s'applique pas uniquement à la population, mais également aux emplois qui se déplacent de plus en plus dans les espaces agglomérés. Outre l'accroissement de la pendularité et l'augmentation de la vitesse de déplacement provoquée, ce développement a pour corollaire que les emplois deviennent de plus en plus urbains. Les nouveaux moyens de télécommunication se sont également révélés très performants et ont permis d'accélérer le mouvement, même si une bonne accessibilité physique et des rencontres personnelles restent un enjeu crucial. Le phénomène dans lequel certains voient „le règne de l'urbain" (Françoise Choay) „[...] fait entrer dans l'aire de fonctionnement quotidien des grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et engendre ainsi de nouvelles morphologies urbaines" (DA CUNHA et BOTH, 2004 : 15) „[...] plus distendues et discontinues, hétérogènes et multipolarisées" (ASCHER, 2010 : 73). (ASCHER, 2010 : 72s et 76)

Il apparaît dès lors comme l'une des caractéristiques de la métropolisation que les grandes agglomérations prennent de plus en plus d'importance économique par rapport aux villes de

moyenne et de petite taille. Les processus de la globalisation ont tendance à concentrer les activités directionnelles, „[...] [l]es richesses humaines et matérielles dans les agglomérations les plus importantes” (ASCHER, 2010 : 72), ce qui crée de nouvelles modalités de relation de la ville à l'économie globale. La concentration de la croissance économique dans les grandes villes requiert un „[...] développement des moyens de transport et de stockage des biens, des informations et des personnes [...] [et des] technologies qui accroissent [les] performances [des emplois]” (id.). Ces activités économiques présupposent une bonne accessibilité automobile, ce à quoi les centres traditionnels, saturés par la congestion, ne peuvent plus répondre. ASCHER (ibid. 78) souligne qu'il en résulte en particulier la naissance des grandes surfaces de commerce dans les espaces sub- et périurbains ce qui représente une „multiplication des polarisations” (FANTOLI, 2006 : 6). (ASCHER, 2010 : 72, 76 et 78 ; BOCHET, 2005a : 23)

Cette nouvelle morphologie polycentrique n'est pas constituée exclusivement de villes-centres traditionnelles. En effet, CHALAS (2010 : 34) postule :

„Le paysage urbain contemporain se présente plus complètement comme un enchevêtrement de villes-centres anciennes, mais aussi de bourgs et de villages devenus urbains, de zones agricoles et de zones naturelles, de zones industrielles, de zones commerciales, de zones d'habitat individuel périurbain, d'infrastructures routières et autoroutières, etc., qui forment un ensemble certes hétéroclite, mais un ensemble quand même, dont les composantes sont inséparables et qui sont d'ailleurs pratiquées, perçues et vécues comme tel par les habitants.”

CHALAS (2010 : 35) récapitule que nos territoires contemporains sont devenus bien plus complexes. Les limites entre les espaces urbains, périurbains et ruraux sont devenues plus floues et s'interpénètrent parfois. Il évoque même une „[...] non-séparation entre ville et non-ville, à partir du moment où la ville est partout dans les centres, mais aussi dans la nature et dans les vides” (ibid., 38). Cette ca-

ractérisation correspond au fond à „[...] une métamorphose des formes urbaines et de leurs contenus sociaux” (BOCHET, 2005a : 23).

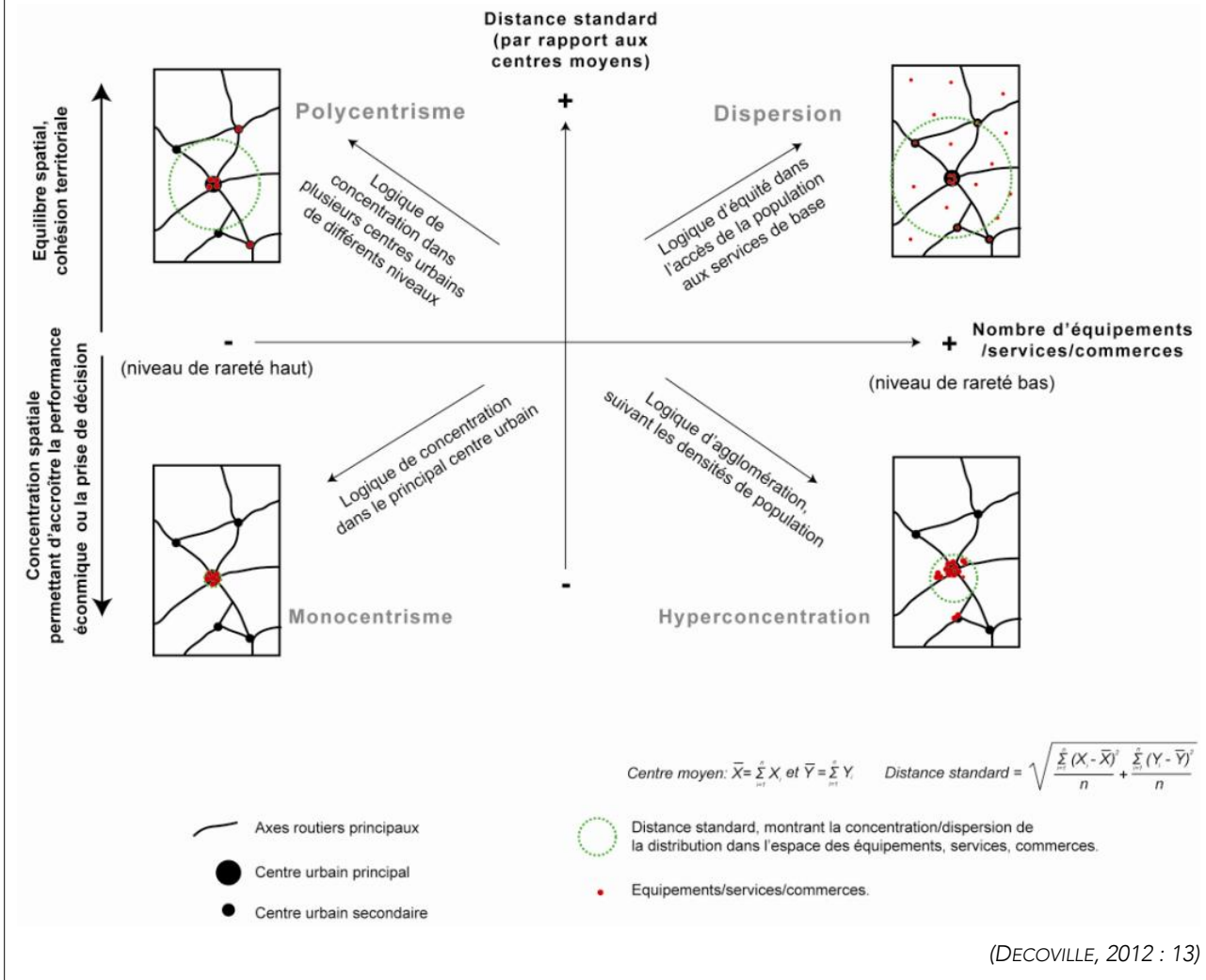
3. Théorie de la ville polynucléaire

3.1. L'agglomération urbaine dans la théorie de la ville contemporaine

Pour pouvoir expliquer les phénomènes polycentriques, il est important de savoir que la distribution spatiale de l'urbanisation connaît plusieurs formes. Ces dernières peuvent s'expliquer par deux dimensions à savoir la distance qui sépare les urbanisations présentes dans un territoire ainsi que le nombre d'équipements, de services et de commerces. Si ces aménités sont présentes en nombre important dans une ville, elle aura tendance à être auto-suffisante, ce qui requiert moins d'échanges extérieurs. Suivant ce principe, DECOVILLE (2012 : 13) identifie quatre cas de figure de logique de distribution spatiale. La dispersion, dans laquelle l'accès aux services de base est équivalent pour toute la population. L'hyperconcentration est la forme de distribution spatiale la plus concentrée. Elle est caractérisée par une logique d'agglomération des grands centres urbains marquée par de fortes densités de population. Le monocentrisme, une forme suivant également un schéma de concentration spatiale, s'associe à la spécialisation fonctionnelle. Le centre est ici le lieu dominant, c'est par lui que toutes les interactions passent de manière obligatoire et exclusive. Le polycentrisme se définit par la formation de plusieurs centres urbains de différentes tailles et appartenant à différents niveaux. DECOVILLE (id.) a reporté „[c]es logiques de dispersion/concentration [...] sur un graphique à deux dimensions, croisant sur un axe vertical la distance standard, et sur l'axe horizontal le nombre d'éléments considérés, donc le niveau de rareté”. (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 560 ; DÉCOVILLE, 2012 : 12s)

Le terme de polycentralité renvoie en général à l'existence de plusieurs centres adjacents dans un même espace. Des liens fonctionnels entre les centres d'un système urbain sont une composante essentielle de la polycentralité. (VASANEN, 2012 : 3627)

Structure urbaine et distribution spatiale des éléments caractéristiques de la centralité urbaine



Mais selon BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 561), l'audace des modèles polycentriques n'est pas la multiplication du nombre de centres, „[...] , mais dans le fait [qu'ils] [...] montrent comment les interactions entre les agents, consommateurs et producteurs, produisent une centralité”.

En effet, le polycentrisme décrit des phénomènes d'agglomération spatiale¹, principalement le développement multinodal de toute activité humaine — typiquement des distributions de l'emploi et de la population. Le terme de polycentralité est extrêmement dépendant de l'échelle d'analyse. Un système urbain peut être polycentrique à une échelle d'analyse, mais pourrait être considéré comme monocentrique à une autre échelle. Plus l'espace analysé est grand, plus le polycentrisme tend à diminuer : le polycentrisme est souvent plus déve-

loppé à l'échelle intra-urbaine qu'à l'échelle inter-urbaine. (VASANEN, 2012 : 3628-3630)

Comme nous l'avons vu, les centres de nos territoires urbains contemporains tendent à se multiplier, notamment dans les grandes agglomérations qui tissent de plus en plus de liens au niveau global. Mais selon LAVADINHO et LENSEL (2010b : 120) „[c]e processus [...] gagne désormais des agglomérations d'échelle inférieure à 100'000 habitants [...], [même s'il] s'y déploie de façon moins convaincante”. L'aménagement des villes a été, pendant longtemps, très peu régularisé, ce qui a favorisé une croissance territoriale forte des villes. À partir d'une certaine échelle d'agglomération, la centralité devient double, voire multiple, ajoutant au centre-ville traditionnel de nouvelles centralités qui permettent de structurer l'ensemble de l'espace de

¹ Traduit du texte original en anglais „spatial clustering” (VASANEN, 2012 : 3628)

l'agglomération. (LAVADINHO et LENSEL, 2010a : 23, 24 et 2010b : 116, VASANEN, 2012 : 3627)

Mais outre sa signification morphologique, la polycentralité a également une signification fonctionnelle. Des liens fonctionnels s'établissent très souvent entre les centres d'un système urbain polycentrique, tels les flux pendulaires dont la complexité augmente avec le nombre de pôles. L'interaction est alors l'une des caractéristiques indissociables du polycentrisme. Par contre, les liens fonctionnels sont dynamiques et peuvent évoluer entre les nœuds sans que ces derniers ne changent physiquement. (VASANEN, 2012 : 3629s)

Selon BERROIR, la configuration des fonctions des différentes centralités dépend essentiellement de leur masse, diversité et rareté. En effet, la distribution fonctionnelle „[...] [traduit] aussi l'inégale sensibilité des activités aux différences de qualité de l'accessibilité des différents lieux dans la ville" (BERROIR et al., 1995 : 45, cité dans DA CUNHA et KAISER, 2009 : 30).

„La direction, la distance, la fréquence et le volume des flux urbains constituent ainsi des indicateurs d'intensité qui caractérisent les pôles et leurs champs urbains respectifs. Autour de chaque pôle et des équipements qui facilitent les interactions se forme un champ de valeurs d'usage qui mesure, en chaque point, les avantages de localisation pour les acteurs. Les habitants ou usagers qui investissent plus fréquemment ces lieux majeurs de l'accumulation matérielle et immatérielle participent aussi plus intensément au fonctionnement de la ville et à l'animation de leurs centralités.” (DA CUNHA et KAISER, 2009 : 30)

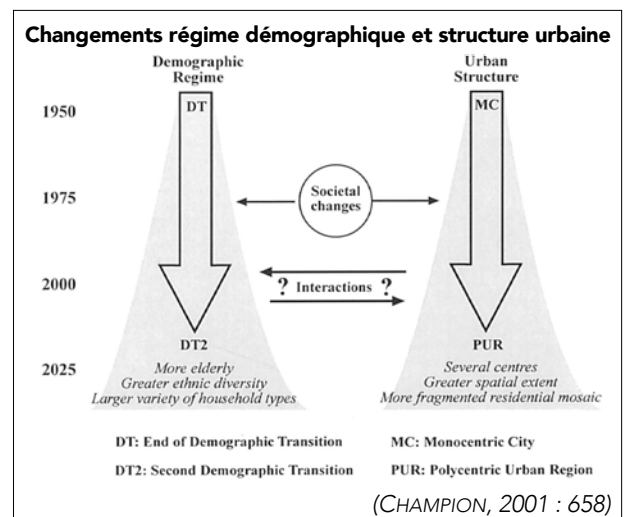
De par l'éloignement géographique et la spécialisation fonctionnelle des différentes polarités, un système polycentrique ne peut fonctionner que sur la base d'un système de mobilité performant. Ainsi, dans le modèle polycentrique, la mobilité devient davantage un levier fort pour les politiques d'aménagement. (DA CUNHA et KAISER, 2009 : 29)

Les grands changements du mode d'urbanisation de l'après-guerre, notamment le développement de la mobilité et l'agrandissement des espaces vécus, ont amené les urbanistes à réfléchir en termes d'agglomération ou de région urbaine. Dans ce contexte, LAVADINHO et LENSEL (2010b : 122) se demandent à partir de quelle taille une agglomération urbaine peut se permettre d'avoir une organisation multipolaire et en dessous de quelle importance il serait plus intéressant pour une agglomération d'appartenir à un réseau de villes monocentrées. (CERTU, 1999b : 10)

3.2. Apparition et définition de la ville polynucléaire

3.2.1. Émergence et évolution des régions urbaines polycentriques

L'émergence de la polycentralité dans les villes pouvait s'observer en Europe occidentale et dans beaucoup d'autres pays industrialisés à partir des années 1950. CHAMPION lie les changements dans la structure urbaine avec les transitions du régime démographique. La formation de régions urbaines polycentriques serait notamment liée au passage de l'ère industrielle à l'ère postindustrielle qui se manifeste dans trois phénomènes. (CHAMPION, 2001 : 657)



Le premier est le passage de l'urbanisation concentrée à la périurbanisation² à partir des années 1970. Le deuxième correspond à l'imbrication de plus en

² Original : „[...] in the 1970s, a switch from urbanisation to counterurbanisation was observed in many countries [...]” (CHAMPION, 2001 : 657).

plus forte des centres urbains dans des régions multinodales, appelées mégalopolis. Interne aux métropoles, le troisième phénomène est une concurrence croissante entre le centre d'affaires (CBD) et les centres des espaces sub- et périurbains, notamment les „edge cities“. (CHAMPION, 2001 : 657s)

Afin de comprendre ces changements, il est pertinent d'établir en premier lieu une définition des régions urbaines polycentriques, ce qui s'avère difficile en raison de leurs multiples visages. Il existe plusieurs formes de polycentralité, plusieurs degrés d'interaction et d'interdépendance entre les villes et plusieurs formes d'émergence peuvent être observées.

Formes de polycentralité

CHAMPION (2001 : 663) identifie trois formes de polycentralité dans la littérature. La première, l'*individual metropolitan area*, correspond à une agglomération urbaine qui inclut des zones suburbaines et un *hinterland* résidentiel dans laquelle s'observent des sub-centres d'emploi qui rivalisent avec le centre-ville (CBD). La deuxième est le concept d'une région avec plusieurs villes dont aucune n'est dominante. Certains auteurs voient une troisième forme de polycentralité dans les régions métropolitaines du nord-ouest de l'Allemagne et du Benelux qui deviendraient un *polynucleated urban field* à une échelle macro. (CHAMPION, 2001 : 663s)

Degrés d'interaction et d'interdépendance

CHAMPION (2001 : 664) définit les régions polycentriques en fonction de trois degrés d'interaction et d'interdépendance différents.

La première définition consiste de concevoir le pays dans son ensemble comme une seule région polycentrique puisque la population urbaine n'est généralement pas concentrée en une seule ville, mais distribuée dans plusieurs régions urbaines, ce qui est également le cas de la Suisse.

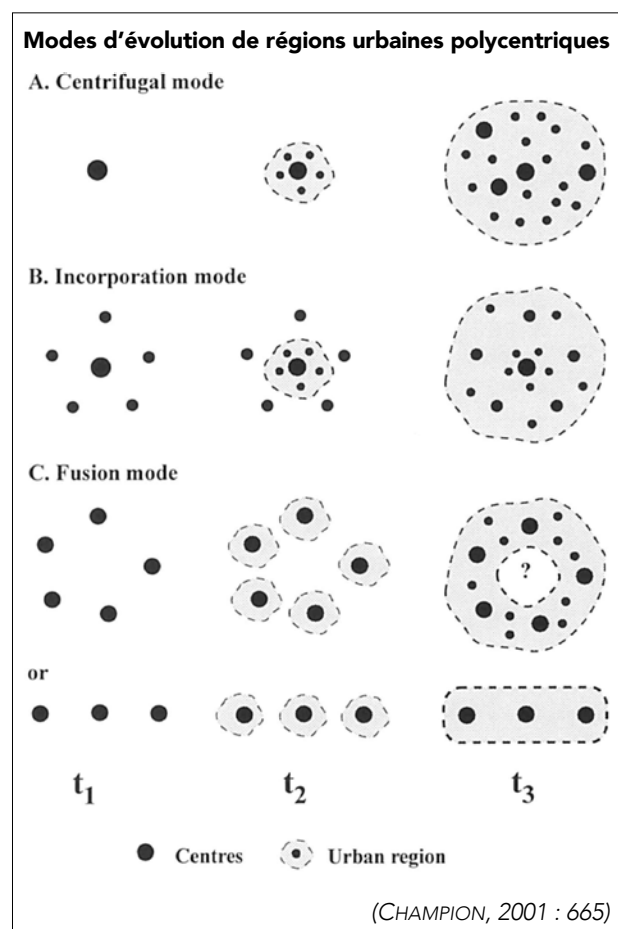
La deuxième définition est d'identifier les villes appartenant à la région polycentrique en fonction d'un seuil d'interaction minimale entre les villes de façon à exclure les moins intégrées dans le système.

La définition la plus restrictive fait un classement

fonctionnel des centres : dans ce cas, l'on retient uniquement les villes dont les centres offrent un nombre de fonctions que leur seule population ne justifierait pas. (CHAMPION, 2001 : 664)

Formes d'émergence

À un niveau interurbain, CHAMPION (2001 : 665) distingue trois formes d'émergence de régions urbaines polycentriques différentes. Ces trois types d'émergence se différencient notamment par la forme de la ville à partir de laquelle elles se développent.



Premièrement une ville monocentrique peut évoluer en région urbaine polycentrique par l'effet centrifuge. Ce dernier se caractérise par la croissance et la spécialisation du centre obligeant les fonctions marginalisées à se délocaliser et à s'agglomérer en dehors de l'ancien centre afin de former des centres alternatifs qui peuvent concurrencer le centre principal.

Dans un deuxième cas de figure, un grand centre urbain s'étend et incorpore des villes qui étaient autrefois autosuffisantes en termes d'emploi et de services ; cette nouvelle ville dispose d'un pouvoir

d'attraction plus grand que la simple addition des deux.

La troisième forme décrit une liaison de tissus urbains de plusieurs centres indépendants similaires en taille. Ceci se fait donc par effet de fusion, notamment grâce à l'interconnexion des réseaux de transport. (CHAMPION, 2001 : 664s)

Selon les conditions précédemment établies, l'émergence d'une région urbaine fortement polycentrique sera la plus probable à l'échelle la plus localisée d'une région urbaine à forte interdépendance et elle évoluera par effet centrifuge. (CHAMPION, 2001 : 666)

Le passage du modèle monocentrique au modèle polycentrique a d'importantes influences sur la configuration fonctionnelle des centres. En effet, alors que villes monocentriques sont caractérisées par des centres rassemblant le centre d'affaires (CBD) et les zones de commerce et de production, ces fonctions sont distribuées dans différents centres dans la ville polycentrique. Il est en effet même possible que les centres secondaires puissent excéder le centre traditionnel en matière d'emplois. Outre la configuration fonctionnelle, les centres secondaires se différencient habituellement en ce qui concerne la taille, l'accessibilité et leur image.

Puisque les commerces et les ménages ont une capacité différente à faire face aux loyers, le prix foncier est un facteur important de ces changements. Sa distribution est très claire dans le modèle monocentrique avec des prix décroissants depuis le centre alors qu'elle est plus complexe dans le modèle polycentrique. Les quartiers résidentiels, fortement liés aux prix fonciers, sont dans le modèle monocentrique généralement situés dans les espaces suburbains à relativement longue distance du centre-ville — dans le modèle polycentrique, plusieurs gradients de prix fonciers se superposent, influencés davantage par l'ensemble des centres secondaires et du centre principal, rendant la localisation des quartiers résidentiels plus dispersés, mais généralement moins distante d'un centre secondaire ou principal. En général, dans le modèle monocentrique, les prix fonciers maximaux sont plus élevés que dans le modèle polycentrique, mais les prix minimaux sont également plus bas,

notamment dans les régions sub- et périurbaines. Dans la région urbaine polycentrique, il est défini par le centre de référence le plus important, notamment en raison de l'accessibilité au travail et aux aménités recherchées.

L'appartenance ethnique joue également un rôle plus important dans ce modèle puisque certaines populations ont tendance à s'agglomérer dans des endroits moins onéreux. Ainsi, elles donnent aux quartiers des images différentes.

Une particularité des régions urbaines polycentriques formées par l'effet de fusion est une différenciation fonctionnelle moins forte — les centres gardent leur caractère multifonctionnel, ce qui donne aux résidents un choix de localisation plus large, car les fonctions importantes sont présentes dans chacun des centres. (CHAMPION, 2001 : 666s)

3.3. Différences entre centre et centralité

Dans les années 1980, Schein distinguait clairement les concepts de centre et centralité. Il voyait le centre comme „immuable” parce qu'il „[...] qualifie l'unicité des centres historiques, et une représentativité architecturale” (Schein, 1980, cité dans CERTU, 1999b : 13). En revanche, la notion de centralité est un produit de la vie qui se développe dans certains quartiers et qui implique „diffusion, rayonnement, échanges [et] fluidité” (id.).

Les caractéristiques de premier plan de la centralité sont donc la „[...] densité du milieu urbain, la mixité des fonctions (commerces, équipements, bureaux, atelier, logements) [ainsi que] la présence des transports en commun” (Schein, 1980, cité dans CERTU, 1999b : 13).

Pour CASTELLS (1988 : 29), „[...] la notion de centralité [est un] concept [qui] se réfère à la combinaison de plusieurs processus sociaux dans l'espace”. Il la différencie ainsi clairement du centre urbain qui est une entité spatiale concrète dont le développement est historiquement lié à sa ville-mère ; la centralité, elle, entretient un rapport de proximité avec le centre, mais n'est pas physiquement identifiable. En effet, elle est constituée par plusieurs processus qui „[...] correspondent plutôt à différentes modalités de la hiérarchisation urbaine, des échanges dans la ville et d'activité d'innovation propre aux

centres" (id.). Pour lui, les termes de hiérarchie, d'échanges et d'innovation sont donc intrinsèquement liés à la centralité.

- La **hiérarchie** prend trois formes différentes. La hiérarchie fonctionnelle est dominée par les organisations dirigeant les activités économiques de l'espace, la hiérarchie sociale s'exprime par la localisation résidentielle et les modes de vie, et enfin la hiérarchie symbolique a trait à la monumentalité (architecturale) de certains édifices et à la présence d'institutions importantes tels les universités, musées ou palais.
- Un haut niveau d'**accessibilité** aux „*lieux privilégiés de la ville*" (id.), tant pour les échanges commerciaux que pour la mobilité, est le deuxième processus nécessaire pour la centralité.
- Le troisième processus est celui d'**innovation** et de créativité, à savoir „[...] *la valeur ajoutée à l'interaction dans un espace social*" (ibid. 30), qui est lui-même constitué de la production et de la consommation. (ibid. 30)

Les trois processus constitutifs de la centralité urbaine sont influencés notamment par le politique, puisque „[...] *ce qui est central ou marginal dans une ville relève, au fond, des décisions politiques*" (ibid. 30), mais aussi par les masses et les densités humaines présentes qui multiplient les possibilités et l'innovation. Ils interagissent en se recouvrant, se renforçant ou en se déstructurant mutuellement. La question est alors de savoir „[...] *comment gérer fonctionnellement les grands centres directionnels, tout en préservant la capacité d'appropriation de l'espace commun par les groupes les plus variés de la population*" (id.).

La télécommunication revêt une importance croissante pour le développement et le renforcement de centralités d'un point de vue fonctionnel, car elle „[...] *conduit, en effet, à une concentration des sièges directionnels dans les centre-ville (sic) de quelques grandes métropoles (et donc au renforcement de leur centralité), tandis que les fonctions de production et de distribution se déplacent vers des lieux plus appropriés [...], tout en restant étroitement intégrés sur le plan de la communication*" (ibid. 31).

3.3.1. Définition de la notion de centre

De l'Agora comme lieu de rassemblement politique et culturel ainsi qu'espace de marché dans les cités de la Grèce antique, passant par le *Forum* chez les Romains, jusqu'aux espaces publics des villes nouvelles, la notion de centre a évidemment beaucoup évolué durant l'histoire urbaine.

La ville médiévale ne correspond pas à notre vision de centre où l'on peut trouver tous les services, un espace qui allie densité résidentielle et densité d'échanges.

En effet, la ville médiévale „[...] *tient à distance les grands marchés, les biens-nommées foires (le mot signifiant le „dehors”), non moins que les petits, qu'elle appelait „ports”, les cantonnant aux portes de la ville. Dans ses murs, l'espace de la production, segmenté autour des corporations et de leurs rues, disperse l'échange et empêche qu'il précipite en centralité spatiale. Au total, sa forme souvent concentrique n'est jamais radio-concentrique.*" (BORDREUIL, 1994 : 17)

La littérature géographique n'est pas unanime quant à la définition du terme de centre de la ville contemporaine, comme nous allons le voir dans les exemples suivants.

BEAUJEU-GARNIER (2010b : 145) souligne que le centre urbain — entité qu'elle appelle également cœur de ville — est „[...] *la partie fondamentale de l'organisation urbaine : celle qui en assure la vie et l'activité*". Selon elle, il y a trois grandes catégories de centres : le centre historique qui est souvent qualifié de „cité", le centre topologique et le centre des affaires. La localisation du centre n'est pas figée, mais varie au cours du temps. Ainsi, „[...] *l'étendue et l'importance relative varient suivant certaines conditions. Les caractéristiques du centre peuvent être visuelles, structurelles et/ou fonctionnelles. Elles sont variables dans le temps et suivant l'évolution économique, technique et les conditions politiques.*" (BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 141) „*Le centre bénéficie de tous les attributs, relatifs à différentes échelles, de la centralité.*" (id.)

MONNET (2000 : 401) souligne que dans les villes contemporaines, le centre est facilement identifiable ; c'est „[...] un lieu spécifique, caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation dominante suivant différentes échelles de mesure de sa „supériorité“". Les coûts fonciers atteignent leur maximum au centre, notamment parce que les commerces, banques, hôtels cherchant une bonne réputation veulent y être présents. Le centre marque également sa supériorité, étant le lieu de la prise de décision, du pouvoir. Il y a là une appréciation fonctionnelle du centre. Mais pouvoir est souvent lié avec historicité et donc en règle générale avec une architecture monumentale — les grands musées, cathédrales, palais et bâtiments représentatifs en témoignent encore aujourd'hui. Les centres-ville historiques se caractérisent par une morphologie urbaine particulière qu'ils ont acquise dans la durée. (DECOVILLE et al., 2012 : 13 ; MONNET, 2000 : 401)

Selon DECOVILLE (2012 : 13), c'est dans cette monumentalité et cette visibilité que réside l'identification aisée par la population du centre urbain, puisqu'elles font appel à des perceptions et de représentations. Pour lui, le centre ne se définit pas en tant que tel, c'est un statut subjectif qui se gagne „[...] grâce à la qualité architecturale et urbanistique ou à des éléments comme la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements publics". (id.)

La définition de centre intègre également une notion fonctionnelle forte. En effet, le centre-ville est traditionnellement „[...] centre de vie, centre d'animation, mais aussi centre de repères, centres de services, de rencontres, d'échanges" (CERTU, 1999b : 10). Si le centre-ville arrive à attirer et concentrer les usagers, c'est „[...] parce qu'il offre différents biens et services qu'ils recherchent, et vice-versa" (MONNET, 2000 : 401). Le centre-ville structure la ville voire l'agglomération puisqu'il est l'endroit vers lequel les flux convergent : flux financiers et flux de personnes transportées par les

grands artères et boulevards ainsi que les transports publics.

La notion de centre est donc également liée à l'idée d'échelle. En prenant comme terrain d'analyse la ville, le terme centre s'appliquera généralement à une partie bien privilégiée de son territoire qui correspond avec la cité ou le centre-ville. En examinant un réseau de villes ou un ensemble de communautés appartenant à une agglomération, le terme centre caractérise la ville principale. (BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 141)

Un centre urbain possède plusieurs caractéristiques qui „[...] s'opposent en général à celles de la périphérie" (BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 141). C'est premièrement un bâti dense qui est basé sur une historicité et qui fonde ainsi la représentativité architecturale. Ensuite, les centres disposent d'une diversité fonctionnelle ainsi que d'une excellence des services et des manifestations culturelles inatteintes par les espaces périphériques. Ceci crée des relations de pouvoir dont le centre est bénéficiaire.

Cette opposition entre centre et périphérie est selon BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 558) le „schéma spatial le plus simple" dans lequel „[...] la périphérie [...] est [...] [le] complément naturel du centre" (id.). Si le centre se définit si clairement, c'est parce qu'il est différent de ce qui l'entoure, particulièrement les espaces périphériques plus distants.

Cette relation asymétrique de centre-périphérie est de plus en plus remise en question dans la littérature géographique, tel l'observent les chercheurs du CERTU (1999b : 10) :

„Force est de constater que la ville a changé, que le centre-ville n'est plus aussi dense ni aussi prépondérant qu'avant, que de nouveaux pôles, de nouvelles centralités, de nouveaux services, de toutes natures, se sont créés hors du centre-ville et que ce phénomène a induit un certain nombre de questionnements en terme de qualité de vie, d'efficacité, d'identité, d'accessibilité, de structuration.”

En effet, quand le centre urbain atteint une certaine taille, „[...] un certain niveau de concentration, des centres secondaires se constituent, spontanément

ment ou par le biais de la planification volontaire” (BEAUJEU-GARNIER, 2010b : 146).

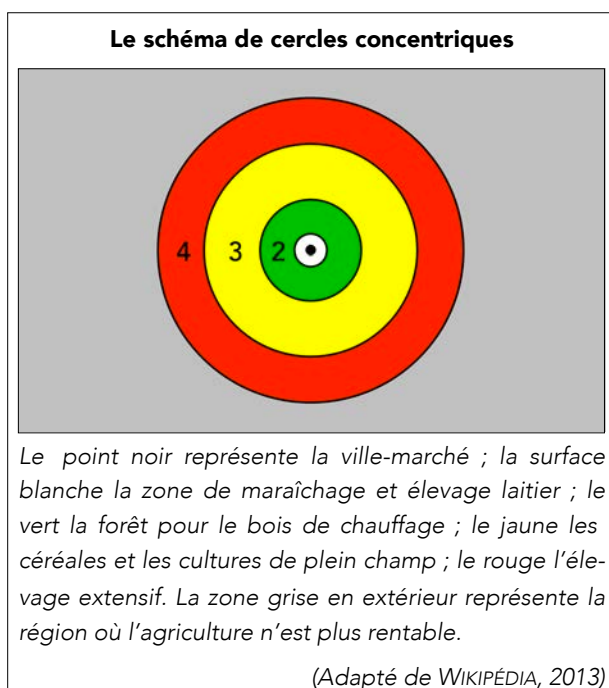
4. La centralité

4.1. Apparition de la notion

L’appréhension du phénomène de centralité et de son évolution plus récente ne peut se passer d’un retour historique. Les étapes les plus importantes dans la genèse de la notion se trouvent dans le schéma des cercles concentriques ainsi que dans la théorie des lieux centraux qui expriment deux significations différentes du terme de centralité.

4.1.1. Schéma des cercles concentriques

La première étude d’analyse spatiale date du XIX^e siècle. Le schéma des cercles concentriques est un concept géométrique développé par von Thünen. Il tente d’expliquer la localisation des différentes affectations agricoles autour de la ville, où se situe le marché. Le modèle explique l’organisation de la production s’appuyant sur le coût du transport des marchandises. Ce dernier est fonction du poids et de la durée de conservation du produit et de la distance au lieu du marché. Comme souligne BELLEIL (2013 : 14), l’économiste a montré que, „[l]es cultures sont réparties et localisées de manière(sic) à maximiser le revenu du producteur en fonction de la distance au marché d’échanges [...]”. (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 552)



De cette manière, les différentes cultures sont distribuées en cercles autour de la ville-marché, „[...] le centre est le point qui possède la meilleure position relative, en termes de distances aux autres points” (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 552). Le résultat est une disposition auréolaire, une application du modèle urbain monocentrique des interrelations entre l’urbain et le rural. Des auteurs comme Alonso, Fujita et Papageoriou l’ont pris comme base pour développer leurs approches. (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 552 ; BELLEIL, 2013 : 14 ; LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 115)

4.1.2. Théorie des lieux centraux

Dans les années 1930, Christaller a repris le modèle monocentrique et l’a adapté pour expliquer les centralités différenciées des villes d’Allemagne du Sud.

C’est dans sa théorie des lieux centraux que l’on trouve une première acceptation du terme de centralité, dite centralité urbaine. (PUMAIN, 2006b : 45)

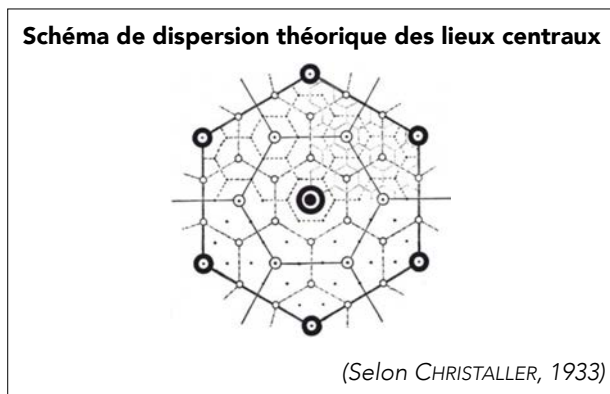
Publiée en 1933, la théorie repose sur un modèle hiérarchisant les villes „[...] selon leurs tailles, leurs localisations et leurs fonctions [...]” (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 115). Christaller partait des trois postulats que l’espace géographique est homogène, que les prix des marchandises sont fixes pour tous les agents et que le coût du transport est lié uniquement à la distance — qui, puisque l’espace est homogène, est identique dans toutes les directions.

Ainsi, les réseaux urbains seraient hiérarchisés en fonction de l’offre de biens et de services, sollicités également par une population résidant dans l’arrière-pays de la ville. La notion de zone de chalandise caractérise ensuite l’étendue de l’aire dans laquelle vivent les clients potentiels, soit la distance dans laquelle le centre a son influence. Cette distance est intrinsèquement liée au coût de transport, ce qui limite la taille du marché. La taille de la zone de chalandise est fonction de la spécificité du bien ou du service qui est offert ; elle est d’autant plus petite que le produit correspond à un besoin quotidien. PUMAIN (2006b : 45) résume que „[l]a centralité urbaine est [donc] la propriété conférée à une ville d’offrir des biens et des services à une

population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville". (MOINDROT, 1977 : 180)

La hiérarchie de centralité des villes s'établit alors en fonction de la taille du marché qui, elle, est définie par le coût et la demande du bien. Les petites villes qui produisent les biens les plus demandés et les plus banaux sur lesquels il y a le plus de compétition se placent alors en bas de la hiérarchie — en haut se situent les grandes villes qui disposent de l'offre la plus spécifique, ce sont les biens les moins demandés, en quantité et en fréquence.

Christaller dresse ainsi une dispersion théorique des villes sur une trame hexagonale régulière. La métropole au centre dispose de la meilleure desserte et les villes importantes situées aux sommets des grands hexagones, les villes moins importantes sur les petits hexagones moins accessibles. (BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 140, MOINDROT, 1977 : 180, PUMAIN, 2004)



Ce „[...] concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de services polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine, il est parfois aussi employé pour caractériser les faits de concentration de l'emploi qui polarise une population active résidente plus dispersée" (PUMAIN, 2004).

Pour effectuer le calcul, Christaller utilisait la proportion de personnes ayant un raccordement téléphonique, une méthodologie apte à répondre à ses questionnements en raison de la rareté des raccordements dans l'Allemagne des années 1930. (BIRD, 1977 : 131)

Ces modélisations ont inspiré plusieurs auteurs à développer dans différents contextes, mais également aux échelles d'un réseau urbain ou à l'inté-

rieur d'une ville ou d'une agglomération des approches plus précises. Ainsi, la théorie des lieux centraux „[...] a été tout à la fois reprise et atténuée par August Lösch (1962, 1954), qui l'a ressortie de son contexte totalitaire" (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 115) et a intégré la densité de population dans la théorie. L'évolution de la théorie de Christaller vers une analyse multicritères de Bonetti a rendu possible l'utilisation du „[...] concept de centralité et de ses apports au plan de l'urbanisme" (id.). (BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 141)

Le dénominateur commun des approches basées sur le modèle christallérien est „[...] que la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et de représentations collectives" (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 115).

La seconde signification du terme de centralité remonte à la théorie des graphes. Ici, la centralité qualifie la „[...] position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau" (PUMAIN, 2004) et „[...] identifie classiquement deux grands types de position centrale" (PUMAIN, 2006b : 45).

Ces deux éléments sont le plus souvent intégrés dans les analyses de géographie urbaine, car les deux définitions conduisent à des résultats semblables, comme le souligne PUMAIN (2004) :

„Leurs mesures induisent des classements similaires, car l'exercice de fonctions centrales, la prestation de services à une clientèle extérieure, impliquent une bonne accessibilité, donc une forte centralité dans les réseaux de transport. La centralité dans toutes ses significations pourrait ainsi apparaître comme la propriété fondamentale qui explique la formation des agglomérations urbaines. Elle s'auto-entretient, car la valorisation du capital économique, social et symbolique accumulé suscite localement des investissements visant à renforcer l'accessibilité du lieu central, au fur et à mesure de sa croissance, par rapport à celle des lieux avec lesquels il est en relation ou en concurrence, et ce surcroît d'accessibilité rend le lieu attractif pour de nouvelles acti-

vités. Mais la croissance des fonctions centrales, avec l'encombrement qu'elle suscite, se traduit aussi par l'émergence de centres secondaires, nouvelles villes dans une région, ou centres nouveaux dans une ville ou une région urbanisée (edge cities)."

4.2. Évolution de la notion de centralité

Appréhender la notion de centralité n'est pas chose aisée. De nombreuses définitions tentent de cerner le phénomène de centralité. Certaines définitions sont complémentaires, d'autres contradictoires. L'existence des termes de centralité périphérique ou centralité secondaire brouille encore davantage sa compréhension. Une seconde difficulté à l'intelligibilité de la notion est qu'elle a beaucoup évolué au fil des années, comme soulignent les auteurs du CERTU (1999a : 6). Depuis les approches de von Thünen et Christaller, la définition de ce que représente la centralité urbaine s'est notamment élargie, elle ne représente plus exclusivement la ville-marché. Elle peut désormais s'appliquer à tout centre urbain ou plus généralement à tout équipement disposant d'une bonne accessibilité lui permettant de polariser l'environnement alentour, tels les centres commerciaux. (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 115)

L'évolution historique de la notion de centralité que nous donnent les chercheurs du CERTU (1999b : 12s) semble très pertinente et résume bien les changements du concept au cours du temps :

„La notion de centralité a subi une réelle évolution historique qui semble suivre l'histoire urbaine. La centralité en tant que théorie de l'aménagement urbain serait née en même temps que la société préindustrielle : il s'agirait alors d'une manière d'envisager l'évolution d'une société, ou encore d'un moyen pour faire face aux conséquences du développement industriel urbain.

Puis, dans les années 70, la centralité est considérée comme un concept abstrait permettant de comprendre les processus d'évolution de la ville contemporaine. Elle tente également d'appréhender le fon-

ctionnement et les rôles des centres dans toute leur complexité.

Les années 70 - 80 ont connu la résurgence des études sur le thème en réponse à un besoin et à des politiques visant la renaissance des centres en milieu urbain. Dès lors, l'approche repose sur l'analyse sociale des pratiques des résidents. Cette importance accordée au social va de pair avec une autre manière de voir la ville et remet en cause une approche plus traditionnelle qui s'appuie sur le rapport centre / périphérie ; les périphéries sont vues pour elles-mêmes et non plus en référence à la ville centre."

À partir des années 1960 et 1970, la géographie économique s'est intéressée à la centralité. Traditionnellement, la centralité urbaine a été mesurée à l'aide de deux variables, les densités de l'emploi et du résidentiel ainsi que la distance séparant le centre des affaires (CBD) des différents degrés de densités. Parfois, la distance entre des centres secondaires est également prise en compte. Ainsi ont été développées différentes mesures de centralité en analyses quantitatives que nous allons brièvement présenter. Ces analyses quantitatives avaient pour but de pouvoir qualifier les centralités. (BIRD, 1977 : 132, MOREAS PEREIRA et al., 2013 : 78)

- La mesure de centralité commerciale de Curdes (1967) combinait les quatre indicateurs magasins par habitant, employés par habitant, ventes par habitant et ventes par employé. (BIRD, 1977 : 132)
- Siddall (1961) a essayé de distinguer différentes qualités de centralité selon les fonctions et les services présents. (id.)
- Stanley (1970) a développé une analyse pour identifier les centralités dans un réseau, soit une qualification de l'accessibilité des nœuds. (id.)
- L'index de centralité développé en 1967 par Davies incorporait toutes les fonctions centrales d'un endroit et avait le but d'être objectif, comparable et testable dans différents environnements. En 1973, Davies mettait en évidence les centralités de services. (BIRD, 1977 : 132s)

Mais dans le même temps, d'autres auteurs ont tenté de définir la centralité de manière moins quantitative. Dans la suite, nous allons résumer la présentation de ces définitions faite par les auteurs du CERTU (1999b : 13s).

- Pour Beaujeu-Garnier (1972, citée dans CERTU, 1999b : 13), le centre est caractérisé par des phénomènes d'attraction et de polarisation du ressort de la culture, de la tradition et de l'histoire du lieu. Mais les phénomènes sont également déterminés par son accessibilité et par la configuration fonctionnelle présente dans le centre. La perception du centre évolue en fonction du „tissu urbain et de la société urbaine” (id.).
- Ostrowetsky et Bordeuil (1975) soulignent l'importance anthropologique de la centralité. Selon eux, la centralité et l'espace sont intimement liés. Ainsi, il existe différents types de centralité qui sont fonction de caractéristiques dépendant des groupes sociaux qui les forment en fonction de leur culture et de l'organisation de la communauté. (CERTU, 1999b : 13)
- Pour Lacaze (1979), l'existence de centralités est basée sur des phénomènes complexes, notamment puisque les centres sont hérités de contextes historiques différents. De même, les fonctions centrales ont évolué au cours du temps. Ainsi, les fonctions centrales contemporaines ne coïncident plus forcément avec le périmètre du centre traditionnel. En effet, les différentes fonctions centrales ne se localisent pas forcément dans un même endroit et ne disposent pas toutes de la même portée. (id.)
- Dans l'énoncé de Schein (1980) apparaît une différenciation entre les termes de centre et de centralité. Pour lui, „[l]a notion de ‚centre’ est immuable et qualifie l'unicité des centres historiques, et une représentativité architecturale” (Schein, 1980, cité dans CERTU, 1999b : 13) et existe donc indépendamment de la présence de vie. En revanche, la notion de centralité est indissociable de l'existence de la „[...] vie qui se développe dans certains lieux et implique diffusion, rayonnement, échanges, fluidité...” (id.). Ainsi, les caractéristiques de la densité, la mixité fonctionnelle, l'accessibilité et la connectivité en transports publics sont fondamentales pour la présence de centralité. (id.)
- Duthilleul (1980) abandonne les points de repère traditionnellement associés au centre, soit le marché et l'église, et fait une définition fonctionnelle plus ouverte du centre. De cette façon, le centre n'existe pas en tant que tel, mais apparaît dans les endroits dotés de services et d'administrations, d'équipements de loisirs, de sport et de commerces, d'institutions culturelles. De cette manière, la polyvalence est un caractère important d'un centre contemporain, car il doit répondre aux aspirations multiples des individus. (ibid. : 14)
- Brehier (1980) a une conception plus sociologique de la centralité. Cette dernière est pour lui une accumulation et une concentration de représentations que se font les individus qui pratiquent le lieu — grâce à leurs expériences, ils s'identifient avec le centre. (id.)
- Pour Flageollet (1987), la „centralité n'a de sens que par rapport à l'espace” (Flageollet 1987, citée dans CERTU, 1999b : 14). Ce dernier se doit d'être ouvert et accessible à tous, permettant ainsi une convivialité. En effet, l'appropriation d'un espace par la population est déterminante pour l'existence de centralité. La rencontre d'individus provenant de toute origine et de toutes les couches sociales est donc un point clé dans son appréciation. (id.)

„La centralité correspond alors à un principe d'organisation sociale dans un espace donné. Les bâtiments, les rues, les places, les commerces, les équipements, ancrent la centralité dans l'espace et lui donnent son ampleur. Le ‚centre’ n'est ainsi que l'un des territoires de la centralité façonnée par l'histoire.” (id.)
- DA CUNHA et KAISER (2009 : 27) affirment qu'un lieu central se caractérise „[...] tout d'abord, par une nodalité ou un volume, mais aussi par le nombre et la diversité des fonctions (économiques, culturelles, politiques) qu'il accueille”. L'attractivité et le rayonnement du lieu résulteraient notamment de la présence et de l'importance de ces fonctions. Ils poursuivent que „[...] la concen-

tration de l'emploi et de services spécialisés attire une population d'utilisateurs plus dispersée" (id.).

La présence des différentes visions et définitions du concept de centralité montre que le thème de la centralité ressort comme l'une des préoccupations principales du monde urbain.

Boino (2001, cité dans BELLEIL, 2013 : 22) distingue clairement centralité et polarité. Alors que la centralité concentre les fonctions traditionnellement centrales, mais pas forcément situées au centre traditionnel, la polarité serait une concentration très sélective d'activités accueillies par un endroit spécialement conçu, tels les pôles scientifiques ou hospitaliers. „*Les polarités périphériques sont essentiellement des lieux d'échanges ou de productions, à l'inverse des centres urbains où se combinent échanges et usages.*” (BELLEIL, 2013 : 22)

Par rapport aux notions de centre et de pôle, la centralité peine à trouver une identité puisqu'elle semble moins bien définie.

4.3. Identifier et mesurer la centralité

Les méthodes de mesure de la centralité développées en géographie quantitative que nous avons présentées plus haut ne sont pas en mesure de mettre en évidence les différents degrés de polycentrisme. C'est pourquoi MOREAS PEREIRA, NADALIN, MONASTEIRO, et ALBUQUERQUE (2013) ont développé l'indice de centralité urbaine (UCI pour Urban Centrality Index). Ce dernier est calculé à partir de différentes variables comme le nombre d'emplois, la densité de population ou l'importance de la génération de flux. (MOREAS PEREIRA et al., 2013 : 77)

Cet indice se veut être une extension de l'indice de séparation spatial proposé par l'Union européenne. L'ambition est de proposer une alternative à la classification dichotomique selon laquelle une ville serait soit monocentrique, soit polycentrique. Ainsi, ils introduisent dans l'analyse de la structure ur-

baine un degré de centralité allant de monocentralité extrême jusqu'à une polycentralité fortement développée. (ibid. 78)

S'il faut comprendre la centralité urbaine de cette façon plus flexible, c'est parce qu'une ville n'est jamais 100 % monocentrique et très rarement 100 % polycentrique, ce qui voudrait dire qu'elle n'aurait pas de centre saisissable. En effet, certaines villes sont plutôt monocentriques, d'autres clairement polycentriques et beaucoup se trouvent entre ces deux modèles.³ (ibid. 80)

D'autres chercheurs proposent une analyse selon des dimensions morphologiques opposées, d'une part la dimension centrale : centralité versus décentralité, et d'autre part la dimension de la dispersion : cluster versus configuration dispersée. Anas, Arnott, et Small (1998) et Lee (2006 : 11), par exemple, définissent le „[...] *polycentrisme urbain comme un résultat combiné de décentralisation au niveau de la métropole et de la formation de concentrations locales*”⁴ (cités dans MOREAS PEREIRA et al., 2013 : 80).

Ces méthodes quantitatives sont intéressantes pour l'identification notamment des centralités, mais elles sont certainement insuffisantes pour les qualifier : qualité de vie, degré d'urbanité, configurations architecturales sont entre autres des caractéristiques qui ne sont pas intégrées à ces mesures.

Il devient donc de plus en plus clair que la centralité peut être unique, ce serait le cas d'une agglomération monocentrique, mais aussi multiple, tel que dans les régions polycentriques décrites par CHAMPION (2001). La multiplication des centralités est notamment due à la croissance des fonctions centrales. Les quartiers qui hébergent ces fonctions saturent à partir d'une certaine fréquentation et ne peuvent, à un moment donné, plus répondre au public grandissant qu'elles attirent. Certaines fonctions centrales se déplacent alors vers d'autres en-

³ Les auteurs de la recherche citent Bertaud (2004 : 9) comme suit : „*No city is ever 100% monocentric, and it is seldom 100% polycentric (i.e., with no discernable 'downtown'). Some cities are dominantly monocentric, others are dominantly polycentric and many are in between.*” (MOREAS PEREIRA et al., 2013 : 80)

⁴ Version originale : „*Accordingly, Anas, Arnott, and Small (1998) and Lee (2006, p. 11) state that 'polycentric urban structure is a combined outcome of metro-wide decentralization and local level clustering.'*” (MOREAS PEREIRA et al., 2013 : 80)

droits, que ce soit dans un quartier de ville moins encombré ou vers la périphérie et ainsi se créent des centralités secondaires. La localisation de ces nouvelles centralités dépend fortement de l'accessibilité, ce qui fait notamment des endroits autour des rocade autoroutières et des „[...] gares, lieux d'échanges et de croisements par excellence, [...] [des] germes privilégiés de ces nouvelles centralités” (HENRY, 2011 : 77). „Le fonctionnement historique de la centralité suscite ainsi toujours des formes d'organisation polycentriques, à différentes échelles”, précise PUMAIN (2006b : 46). La multiplication des centralités est souvent corollaire de spécialisation — la délocalisation d'une fonction appauvrit forcément la nature multi-fonctionnelle de l'ancienne centralité, ce qui nuit à son caractère central puisque la polyvalence est l'essence même de la centralité. (BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 141)

4.4. Formes et dimensions de la centralité

Après avoir présenté la genèse et l'évolution du terme de centralité, nous allons présenter les différentes formes, dimensions et figures de la centralité.

Pour les auteurs du CERTU (1999b : 34), la centralité est un construit social plutôt qu'une construction morphologique. Mais cette construction sociale se manifeste sur le plan physique par différentes formes bâties. Selon LAVADINHO et LENSEL (2010b : 115), ceci peut être „[...] un centre urbain ou un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif...). Son accessibilité apparaît dans tous les cas comme une condition majeure de son caractère effectif”.

4.4.1. Dimensions symboliques de la centralité

Jérôme MONNET (2000) s'intéresse aux symboliques qui peuvent faire d'une portion de ville une centralité. Ainsi, il enrichit les approches précédemment évoquées par ce qu'il appelle centralité symbolique. Cette dernière peut se trouver sous différentes formes. (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 115 ; MONNET 2000 : 400-403)

„[...] [L]a centralité urbaine [...] ne se limite pas aux espaces particuliers identifiés comme centraux, mais peut se trouver distribuée sous diverses formes dans tout l'es-

pace urbain. Je proposerai donc de définir la centralité comme une qualité attribuée à un espace et non comme l'attribut intrinsèque d'un lieu.” (MONNET, 2000 : 400)

Dans cette vision de la centralité, la notion de symbole a une place centrale, elle „[...] peut renvoyer [...] à tout ce qui est signifiant” (id.). MONNET choisit la dimension matérielle du symbole, car „[c]ette démarche initialement réductrice permet d'articuler la notion de symbole spatialisé avec celle d'emblème paysager, de monument, voire d'archétype géographique dans le cas d'espaces génériques” (id.).

MONNET analyse les articulations entre la dimension symbolique et les autres dimensions de la centralité urbaine en se concentrant sur la centralité intra-urbaine, même si „[...] la problématique de la centralité symbolique se pose à toutes les échelles et en particulier à celle de la relation entre villes et leurs zones d'influence” (id.)

Plusieurs types de centralité sont décrits :

- La centralité politique „[...] correspond à la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales” (ibid. 401).
- La centralité économique „[...] se mesure volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, qui obéit souvent à un schéma de concentration autour d'un foyer principal.” (id.) L'apparition des centres d'affaires et leur conceptualisation géographique „[...] a montré comment des centres spécialisés [...]” (ibid. 401s) peuvent émerger dans le paysage urbain. La valeur foncière est un bon indicateur pour identifier les hauts lieux de centralité économique. (ibid. 402)
- La centralité commerciale se manifeste dans les quartiers qui ont une forte densité de commerces. Ains, la centralité commerciale est traditionnellement associée au centre-ville. Or l'apparition des centres commerciaux en périphérie des centres a changé cette donne. „[E]n opposant essentiellement les petits commerces du [centre-ville] [...] aux grandes surfaces de la [périphérie] [...]”, ce développement rompt, selon MONNET (id.), avec le schéma centre-périphérie. Les fonctions

commerciales, auparavant clairement centrales se dispersent et migrent vers les espaces périphériques qui rassemblent „[...] désormais commerces banals et rares en un même lieu [...]” (id.).

- La centralité d’accessibilité qualifie les portions de la ville qui profitent de la meilleure accessibilité. Là encore, une évolution historique peut être observée :

„Au schéma du „commutateur urbain” qui valorise un point unique comme celui qui offre la meilleure accessibilité globale pour tous les autres points, succède un schéma qui donne, au contraire, l’avantage à la périphérie [...]. Les localisations sur les voies rapides [...], situées à l’interface entre l’agglomération densément bâtie et son aire de chalandise, se trouvent donc valorisées en termes d’accessibilité au détriment du commutateur central.” (id.)

Profitant de l’étalement urbain, la centralité d’accessibilité se trouverait aujourd’hui le plus souvent dans des „[...] lieux dont la centralité tient précisément à leur situation périphérique par rapport à l’organisation spatiale antérieure” (ibid. 403).

- La définition de centralité sociale intègre deux mesures principales. Elle est caractérisée d’une part par une observation des pratiques spatialisées afin d’identifier les lieux les plus fréquentés, et „[...] d’autre part, en analysant les représentations de l’espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans les corpus des images et discours socialement mobilisés” (id.).

„Il y a des lieux fréquentés très régulièrement par un grand nombre de gens, dont l’importance en termes de représentation est mineure. On peut dire que leur centralité est plus grande en ce qui concerne l’organisation des pratiques qu’en ce qui a trait à l’organisation des représentations de l’espace : les gares, cités administratives et zones d’activité peuvent en donner des exemples. D’autres lieux au contraire sont „centraux” dans les corpus de représentati-

ons, bien que leur fréquentation effective soit minime, c’est-à-dire très épisodique et par un petit nombre de gens : ce peut être le cas de zones de monuments historiques, de grands monuments, de perspectives, d’esplanades. Un usage monofonctionnel d’un lieu n’engage pas à en avoir une représentation sémantiquement riche, pas plus qu’une représentation pauvre n’engage à diversifier les usages d’un espace.” (id.)

Le résultat combiné de ces observations déterminera la centralité sociale d’un endroit. (id.)

La centralité commerciale montre exemplairement que la centralité symbolique ne superpose plus nécessairement le centre-ville traditionnel et historique. Les espaces sont soumis aux changements des régimes urbains et des aménageurs locaux, ce qui fait que les qualités attribuées à cet espace évoluent également. La démocratisation de la motorisation individuelle et l’avènement des transports publics ont modifié l’accessibilité de la ville, ce qui provoque une évolution voire une migration de certaines centralités symboliques, d’accessibilité ou commerciales notamment.

L’approche de Monnet suggère une dynamique d’auto-renforcement de la centralité, puisque „[l]a valeur symbolique est à la fois cause et conséquence de la centralité : c’est là une autre forme d’effet cumulatif qui tend à renforcer une centralité en formation” (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 555).

4.4.2. Polycentrisme réticulaire

CHALAS (2010 : 31s) développe sous le terme de polycentrisme réticulaire, une classification de centralités en quatre types selon leur localisation.

- Le premier type de centralité décrit selon cet auteur (CHALAS, 2010 : 32) les centres-villes anciens et patrimoniaux, les cités. Les évolutions dans le développement urbain du dernier siècle sont responsables d’une baisse du prestige et de l’importance des anciens centres au profit des nouvelles centralités, secondaires ou périphériques.
- „Le deuxième type de centralité est représenté par les centres des bourgs et des villages qui

sont devenus pleinement urbains" (id.) par l'extension de l'urbain puisque la population urbaine a commencé à les habiter, à l'image des cités-dortoirs.

- Le troisième type de centralité se trouve dans les espaces suburbains autour des villes. Ce sont „[l]es centralités des ex-banlieues des premières couronnes" qui étaient le plus souvent dépourvues de centre jusque dans les années 1980. (id.)
- „Enfin, ce qu'il a été convenu d'appeler par l'oxymore très révélateur de centralités périphériques définissent le quatrième type de centralités propres à nos territorialités contemporaines." (id.) Il s'agit là de centralités pouvant avoir des configurations fonctionnelles très différenciées, mais le plus souvent elles sont dédiées aux grands centres commerciaux ou aux centres de loisirs. L'accessibilité de ces endroits est pour eux une qualité cruciale, c'est pourquoi les plateformes multimodales de transports peuvent également être classées sous ce type de centralité. BELLEIL (2013 : 20) remarque que ces nouveaux pôles périphériques „[...] permettent à la population de profiter des prestations de centralité sans pour autant subir les nuisances [...] du centre-ville". (CHALAS, 2010 : 32)

4.5. Centralités secondaire et périphérique

4.5.1. Centre secondaire

Les tissus urbains des grandes villes et notamment les grandes métropoles sont caractérisés par de multiples centralités. Dans ce contexte, une centralité dite secondaire se définit toujours par rapport à un „centre-ville-mère principal" — „Cette référence à une échelle géographique précise est essentielle puisqu'un phénomène de centralité dans une échelle donnée ne le sera pas forcément à une autre échelle." (CERTU, 1999b : 32)

En effet outre le centre urbain principal, les grandes villes disposent en général de centres secondaires. Leur développement est souvent lié à l'apparition des gares ferroviaires au XIX^e siècle qui, de par leur localisation souvent en dehors du centre historique, ont favorisé une urbanisation décentralisée et ainsi „[...] la formation de tels centres annexes"

(BEAUJEU-GARNIER et MERLIN, 2010 : 144). Ces centres secondaires peuvent être classés selon deux catégories : les centres-relais irriguent des quartiers excentrés, mais toujours dans le tissu urbain, et les centres complémentaires „[...] fonctionnant pour les activités plus usuelles aux limites de ce même centre urbain" (id.). Ce qui différencie les centres secondaires des centres principaux est que les activités et services présents sont plus bas dans la hiérarchie de la rareté (cf. chapitre 3.3.1, ou BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 141). L'offre très spécifique des commerces de prestige du centre principal répond aux besoins plus rares d'une clientèle plus exigeante. Suivant la logique de la rareté ainsi que la taille de l'aire de chalandise que le centre doit irriguer, l'offre présente dans les centres secondaires est plus ou moins banale. Elle est souvent plus généraliste et moins attractive, étant orientée pour couvrir les besoins courants d'une population locale moins nombreuse. Il s'agit là d'administrations, de grandes surfaces commerciales, de services publics ou privés. En dehors du tissu urbain dense se développe une offre plus spécialisée de commerces très gourmands en surface, notamment pour „[...] meubles, électroménager, vêtements, bricolage, jardinerie, sport, etc." (id.). (BEAUJEU-GARNIER et MERLIN, 2010 : 144 ; CERTU, 1999b : 32 ; SEGAS, 2006 : 3)

4.5.2. Centres périphériques

Le phénomène de la périurbanisation a fait progresser le développement des centres secondaires en périphérie. L'évolution de la compétitivité du transport individuel motorisé à partir des années 1960 a favorisé „[...] l'émergence de nouveaux pôles d'activité en périphérie de la ville, en bordure de la rocade : grands complexes commerciaux, pôles d'activité économique" (SEGAS, 2006 : 2). L'accessibilité routière accrue par les autoroutes et les voies rapides de ces espaces à l'ordinaire non urbanisés et situés „[...] à l'interface entre l'agglomération densément bâtie et son aire de chalandise" (MONNET, 2000 : 402) est donc l'un des facteurs d'explication de l'apparition de ces nouveaux centres. Ainsi, ils sont une expression de la philosophie du „tout voiture" qui a complètement transformé les échelles et les

modes de déplacement. À mesure que la périurbanisation progresse, les mouvements périphérie-périphérie se multiplient ce qui soutient l'étalement ainsi que la formation des pôles périphériques.

Cette nouvelle accessibilité plus aisée était souvent couplée avec des politiques aménagistes qui cherchaient à promouvoir ce type de zones d'activité périphériques, notamment pour donner une alternative aux centres-villes traditionnels souffrant de la congestion. MONNET (2000 : 403) souligne que ces centres périphériques seraient des „[...] lieux dont la centralité tient précisément à leur situation périphérique par rapport à l'organisation spatiale antérieure”. (BELLEIL, 2013 : 20 ; MONNET, 2000 : 402s ; SEGAS, 2006 : 2)

À l'inverse des centres anciens, caractérisés par leur mixité fonctionnelle importante, ces nouveaux centres périphériques sont de plus en plus spécialisés et manquent de la polyvalence nécessaire à la formation de centralité. La concentration sur une accessibilité routière optimale pour une aire de chalandise la plus grande possible dans les politiques favorisant les „[...] parcs, technopôles, [et] zones d'activité ne vont pas dans le sens du développement de centralités secondaires polyfonctionnelles qui permettraient une densification maîtrisée des espaces” (Gaschet, 2001, cité dans SEGAS, 2006 : 3). Faute de concentration d'une „[...] variété suffisante d'activités, en particulier supérieures, de création, de décision et de contrôle, et qui de ce fait exercent une domination économique”, certains auteurs (Bourdeau-Lepage, 2009 cité dans BELLEIL, 2013 : 21) les considèrent ainsi non pas comme des centralités, mais comme des pôles. LAVADINHO et LENSEL (2010b : 121s) appuient cette vision en préconisant que le caractère monofonctionnel de ces nouvelles polarités économiques entrave „[...] une implémentation convaincante du modèle multipolaire”. (BELLEIL, 2013 : 21 ; LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 116 et 121s, 2010a : 25)

Parfois, les nouvelles centralités excèdent la simple dimension commerciale et présentent les ingrédients de l'attractivité urbaine (pôles d'activités, zones industrielles, pôles de loisirs, etc.), mais

n'arrivent le plus souvent pas à les lier. De fait, elles manquent de perméabilité et de connectivités fortes, ce qui fait remarquer LAVADINHO et LENSEL (2010b : 123, 138) que la simple juxtaposition des services ne suffit pas à la formation de centralité. (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 133 et 138)

4.5.3. Concurrence

Les nouveaux pôles ont un rayonnement sur leur environnement immédiat et plus éloigné compte tenu de leur accessibilité. Les mécanismes économiques et politiques derrière leur formation entraînent dans les espaces périphériques des disjonctions entre les centres anciens, le plus souvent les centralités secondaires, et les nouveaux centres périphériques. On constate que les noyaux d'urbanisation ancienne que sont les centres secondaires souffrent en effet d'une double concurrence d'une part des zones commerciales et d'autre part du centre principal pour son offre culturelle „[...] et se dévitalisent tout en gardant les fonctions politiques et administratives (mairie)” (SEGAS, 2006 : 3). Même si les centres secondaires restent symboliquement importants puisqu'ils sont „[...] siège de l'identité et des fonctions politiques [...]” (id.), leur polarisation tend à diminuer. (LAVADINHO et LENSEL, 2010a : 25 ; SEGAS, 2006 : 2s)

Pour rendre plus durables les centralités secondaire et périphérique, un basculement modal de leur accessibilité s'impose pour certains auteurs. Développer des axes forts de transports publics qui desservent tant les centralités périphériques et secondaires que les quartiers d'habitation et le centre principal permettrait une urbanisation plus dense autour des nœuds du réseau. Selon BEAUJEU-GARNIER et MERLIN (2010 : 145), „cette organisation polycentrique planifiée suppose une hiérarchisation des centres [...]”. (BEAUJEU-GARNIER et MERLIN, 2010 : 145 ; LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 131)

4.6. Facteurs de centralité

Au vu de ce qui précède, un catalogue de critères composant la centralité se dessine. Suivant des définitions fonctionnelles de la centralité, notamment par le CERTU (1999b), par CHALAS (2010) ainsi que par BOURDEAU-LEPAGE (2009), nous allons nous

demander quels facteurs ou critères sont nécessaires pour l'affirmation de la centralité d'un lieu.

Nous nous basons pour la défense de cette méthode sur les chercheurs du CERTU (1999b : 25) qui affirment que, „[l]’analyse de la documentation existante, la mise en évidence d’un concept relativement flou et les observations relevées sur le terrain conduisent à penser qu’une centralité peut être définie en fonction de critères”. CHALAS (2010 : 30) définit trois fonctions fondamentales qui, selon lui, définissent la centralité contemporaine : ce sont l’attractivité, la sociabilité anonyme de masse ou de foule et la mixité sociale. Selon BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 552), une centralité se définit par plusieurs critères, à savoir l’accessibilité, l’agglomération, les interactions et la domination ; critères qui peuvent être „[...] pris séparément ou dans différentes combinaisons”.

Synthétisant les analyses de ces auteurs, nous arrivons à un catalogue de critères permettant d’apprécier la centralité. Ce sont la multi-fonctionnalité, la multi-temporalité, le rayonnement et l’attractivité, l’accessibilité et les échanges ainsi que les représentations.

4.6.1. Multi-fonctionnalité

Il semble y avoir consensus quant à l’importance de la mixité fonctionnelle comme caractère capital pour les centralités. Pour BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 553), „[l]e centre est un lieu d’agglomération, de concentration de population, d’emploi, d’activités économiques et/ou culturelles, de création de richesse (PIB par exemple), de connaissances, de capacités d’innovation, de l’information et de son traitement, du pouvoir de décider et de contrôler, dans l’ordre politique, juridique ou économique”.

L’un des outils pertinents pour analyser les centralités commerciales est la décomposition du tissu commercial, telle que l’ont développé FLEURY, MATHIAN et SAINT-JULIEN (2012) pour analyser les centralités commerciales. Selon eux, il existe „[...] deux points de vues complémentaires sur la centralité, qui renvoient à deux dimensions permettant de la caractériser : la première dimension est dite morphologique alors que la seconde est dite fonctionnelle.” (FLEURY, MATHIAN et SAINT-JULIEN, 2012 : 6)

La dimension morphologique permet d’identifier les centralités commerciales et d’apprécier leur hiérarchisation. FLEURY (ibid. 7) soutiennent en effet qu’„[...] il existe bien une relation entre le nombre et la diversité des commerces répertoriés en un centre et la position de ce dernier dans une hiérarchie des centres”. Cette dimension morphologique est estimée à partir des indicateurs suivants : la densité totale des commerces, le degré de diversité des commerces, la dominance de la catégorie commerciale la plus représentée ainsi que le différentiel local qui confronte la densité totale des commerces aux densités dans les entités contigus. (ibid. 8)

Leur qualification de la dimension fonctionnelle consiste en une analyse des commerces présents sous l’angle de leur activité caractéristique. Les commerces se différencient parce que „[...] chaque activité renvoie à des segments plus ou moins spécifiques du marché, à des degrés variables de „banalité” ou de rareté de l’offre, à des différentiels de portée géographique des attractions qui y sont associées” (id.). Selon les auteurs, le défi pour la définition de la centralité est d’ordre méthodologique et consiste en la caractérisation de „[...] la nature de l’offre commerciale et [des] spécificités de son accumulation locale” (ibid. 10).

La configuration des activités d’une portion de ville est comparée à la configuration de l’entier du terrain d’étude.

„On peut ainsi observer des concentrations locales dans une activité donnée qui, s’écartant fortement de la densité moyenne [...], révèlent une contribution forte de cette activité à la spécialisation [locale] de l’offre commerciale [...]. À l’inverse, une sous-densité souligne une faiblesse relative de la catégorie concernée dans la définition de cette spécialisation.” (id.)

L’analyse sous les deux points de vue a fait apparaître qu’„[...] il existe bien une correspondance entre centralités morphologiques et centralités fonctionnelles”, ce que FLEURY (ibid. 12) ont pu prouver pour le cas qu’ils ont étudié, la ville de Paris.

Si l’analyse du commerce est importante, ce n’est pas une mesure suffisante pour apprécier la centra-

lité qui est avant tout caractérisée par la présence de plusieurs activités, d'une mixité fonctionnelle importante, comme le souligne CHALAS (2010 : 30). Cette polyvalence assure que la centralité ait une importante attractivité pour un grand nombre de personnes de tout horizon, originaires de la ville ou de l'agglomération pour venir travailler, consommer, se divertir ou pour se cultiver. En effet, des fonctions complémentaires présentes en un lieu peuvent „[...] se renforcer mutuellement en profitant des synergies offertes par un aménagement exemplaire de l'espace public" (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 135). Mais la seule présence de la multifonctionnalité dans un lieu ne suffit pas pour créer la centralité, encore faut-il savoir les lier. Pour LAVADINHO et LENSEL (2010b : 123, 138), notamment les nouvelles centralités périurbaines „manquent de perméabilité et de connectivités fortes". C'est pourquoi „[...] il est nécessaire que de véritables synergies entre les divers équipements et les infrastructures qui les desservent se mettent en place pour tirer le meilleur parti de cette plurifonctionnalité esquissée" (id.).

(BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 553 et 557 ; CERTU, 1999b : 14 ; CHALAS, 2010 : 30 ; FLEURY et al., 2012 : 6-12 ; LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 135-138)

4.6.2. Multi-temporalité

Un autre ingrédient important de l'attractivité urbaine est la présence d'opportunités et d'offres qui fonctionnent sur d'amples plages horaires. La fonction commerciale est nécessaire, mais pas suffisante. LAVADINHO et LENSEL (2010a : 24) soulignent que „[[l]e loisir et la culture [...] [ont un rôle important dans le phénomène urbain, puisqu'ils apportent] une animation qui joue sur des temporalités étendues pour fomenter de l'urbanité." (LAVADINHO et LENSEL, 2010a : 23, 24 ; 2010b : 116)

En effet, dans son analyse des temporalités des villes qui sont soumises depuis des décennies à des changements importants, spécialement depuis l'étalement urbain, Bruno MARZLOFF (2005) constate que le temps de la nuit est souvent une friche.

D'après lui, le centre de la ville n'est pas figé, mais „[i]l est là où passent les flux" (MARZLOFF, 2005 : 166). Ces flux changent en fonction de l'heure ou de la saison. Les temps de la nuit seraient un es-

pace-temps urbain qu'il s'agirait de réaffecter momentanément. Mieux utiliser les espaces existants au lieu d'en construire de nouveaux, c'est selon lui „[...] autant de gagné en investissement, mais aussi en termes de centralité de la ville" (id.). Or, le plus grand obstacle serait que notre vision de la ville est trop statique, qu'elle n'admet pas sa malléabilité.

Nos sociétés ont évolué vers une flexibilité accrue, notamment dans le travail ainsi que dans les heures d'ouverture des commerces et des services. Par conséquent, nous organisons le temps du quotidien de manière plus individuelle, indépendamment des *tempi* qui seraient donnés par une organisation de la société. Et pourtant, force est de constater que „[...] nous avons du mal à admettre qu'une telle flexibilité affecte l'espace dans ses différentes temporalités" (ibid. 167). Ceci est particulièrement vrai pour les acteurs économiques ainsi que les collectivités publiques, le public étant plus ouvert à de telles mutations. (MARZLOFF, 2005 : 167 ; GUILLEMOT et SOUMAGNE, 2007 : 256)

Les conséquences de ces dernières sont nombreuses. Une flexibilité temporelle demanderait une polyvalence des espaces ainsi qu'une adaptation de l'offre en transports publics. Il s'agit là, plus qu'une adaptation des horaires, d'entrer dans une nouvelle logique. De plus, la cohabitation entre différentes fonctions — notamment dormir et se divertir — est source de problèmes de cohabitation : l'animation nocturne fait „[...] plaisir à une partie de la population, tandis qu'une autre préférerait dormir tranquille" (id.). La synthèse que fait MARZLOFF (ibid. 168) est que „[...] le jeu des échelles temporelles de la ville est aussi le miroir de la société et de ses capacités d'adaptation".

4.6.3. Rayonnement et attractivité

L'aire d'influence, c'est-à-dire la portée de l'attractivité d'un centre dépend fortement de ce qu'il offre. Elle sera d'autant plus grande que son offre est mixte, que les commerces sont grands et que les services proposés sont diversifiés et spécialisés ; elle dépend également de l'existence d'établissements d'institution publique, d'administrations publiques et de la restauration, du nombre et de la diversité de logements. L'offre présente dans une centralité ne peut être intéressante pour un public

plus grand que celui qui l'habite proprement que si le lieu possède une excellente qualité d'accessibilité, que ce soit en transports publics ou individuels. Les auteurs du CERTU (1999b : 29) signalent que „[l']attractivité se mesure par l'intensité des flux générés : flux de personnes, de marchandises, de capitaux, d'informations. L'étendue de l'aire d'attraction et l'intensité des flux générés déterminent le poids de la centralité dans l'agglomération”.

L'attractivité, elle, est une notion basée sur la comparaison entre territoires : Qui dit attractivité, dit toujours compétitivité entre villes. BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 554) décrit cette concurrence en utilisant le terme de la domination. Selon elle, „[l']idée de centralité véhicule donc nécessairement celle d'inégalité [...] [et d']interactions asymétriques”. Depuis les années 1990 en particulier, nos collectivités locales sont exposées à des impératifs économiques qui les poussent à être de plus en plus compétitives, ce qui se manifeste dans une „[...] véritable course à l'attractivité [...]” (INGALLINA, 2009 : 9).

Ainsi, l'attractivité est devenue un maître mot, un axe majeur des politiques publiques et privées, puisqu'un territoire attractif attire des entreprises, des nouveaux résidents et consommateurs ce qui permet de stimuler l'économie locale et garantit des retombées fiscales dont les collectivités publiques ont tant besoin. Dès lors, les objectifs sont d'une part de stimuler la consommation, notamment par la création d'espaces publics de qualité qui permettent d'attirer des flux croissants de passants, que ce soit par une large offre commerciale, de loisirs ou d'activités culturelles. D'autre part, le développement ou le subventionnement de pôles de compétitivité ou d'infrastructures servant à l'économie locale ou d'exceptions en matière d'imposition peuvent créer des conditions qui convainquent les acteurs économiques toujours à la recherche de la rentabilité économique de se délocaliser, d'y investir et d'y créer des emplois. Mais INGALLINA (ibid. 11) souligne que „[...] le choix de localisation des entreprises se fait plus à partir de l'attractivité d'une ville (ses caractéristiques générales) et de la qualité du lieu que par le coût” (ibid. 9-11).

Il s'agit donc à première vue de savoir capter la richesse. Si une ville détient un haut niveau d'attractivité, elle devient destination de flux résidentiels des couches moyennes et plus aisées, de flux de consommateurs grandissants et des délocalisations d'entreprises qui créent une haute valeur ajoutée et emploient une main-d'œuvre qualifiée. (ibid. 9s)

En termes d'attractivité résidentielle, une région doit offrir une bonne qualité de vie, à savoir un „[...] coût de la vie plus faible, [une] qualité de l'habitat supérieure, [une] plus grande offre en espaces verts, moins d'inégalités sociales donc moins de chômage [...]” (ibid. 10) dans le but de garder les revenus.

En ce qui concerne l'attractivité économique, il y a eu une adaptation des politiques publiques consécutivement à la tertiarisation de l'économie qui s'est intensifiée ces vingt dernières années. Comme le notait David Harvey en 1989 (cité dans ibid. 13), „[l]es villes qui autrefois cherchaient à se vendre en tant que lieux de production se vendent maintenant comme lieux de consommation”. La consommation semble l'un des ingrédients les plus importants, comme le montre toujours INGALLINA dans le paragraphe suivant :

„C'est dans ce shift urbain vers la consommation que prend forme le concept d'espace de consommation contemporain combinant des aspects divers et complexes. En effet, l'objectif de ce type d'espaces est d'arriver à concentrer des flux importants dans un même lieu, en vue de consommer, mais aussi de créer des emplois liés à la consommation. Il ne s'agit donc pas uniquement d'opérer dans une optique libérale et en fonction du profit, mais aussi de développer le marché du travail tout en améliorant la qualité des espaces publics. La création de ces espaces peut toutefois entrer en conflit avec les impératifs de la solidarité sociale, de la citoyenneté et de la démocratie locale, car ils entraînent souvent une montée des loyers et du coût des services offerts dans le quartier qui deviennent ainsi inaccessibles à la

population la plus modeste. Une contradiction existe entre la volonté d'offrir à tous les citoyens des espaces de qualité et aux multiples activités et les effets en termes d'exclusion sociale et d'homologation spatiale que ces espaces peuvent avoir." (id.)

Du point de vue de la culture, on remarque que les activités culturelles sont graduellement plus englobées dans les logiques économiques. En effet, INGALLINA (id.) constate que „[l']évolution des pratiques de consommation et du style de vie urbain a stimulé la multiplication de lieux branchés (restaurants chics, cafés, boutiques et équipements culturels)". Ceci s'inscrit dans les politiques urbaines récentes qui recherchent à renforcer ou à améliorer l'image notamment à travers „[l]a valorisation des dimensions culturelle et événementielle" (ibid. 16).

4.6.4. Accessibilité et échanges

Toute attractivité dépend grandement de l'accessibilité dont dispose l'endroit — ici, la centralité se définit par sa „[...] position relative en termes de distance aux autres points" (BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 552). Ainsi, le pouvoir d'attraction et de diffusion, le rayonnement d'une centralité est fonction de la qualité de desserte, de comment il est relié au reste de l'espace par un réseau de voies ou de dessertes collectives.

La centralité qui est alors considérée comme un lieu de mouvement doit aussi provoquer les échanges entre les individus présents et concentrés à l'intérieur de cet espace précis, ce „[...] qui permet une communication visuelle (on se voit), de parole (on se parle) ou de mouvement (on se rencontre). [...] De ce fait, il y a forcément échanges sociaux et liens de communication dans des espaces de centralité" (CERTU, 1999b : 26). L'accessibilité et la convivialité font de ces espaces, comme le souligne également BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 553) des „[...] lieu[x] privilégié[s] d'interactions, de rencontres, de confrontations, d'échanges matériels et immatériels".

Selon BOURDEAU-LEPAGE (ibid. 553s), une logique cumulative est à l'œuvre dans les centralités : „Les interactions induisent des infrastructures destinées à rendre le centre plus accessible, et favorisent

l'agglomération. Ainsi le centre résulte des interactions et crée des interactions."

(BEAUJEU-GARNIER, 2010a : 140 ; BOURDEAU-LEPAGE, 2009 : 553s ; CERTU, 1999b : 14 et 25s ; LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 138)

Les interfaces de mobilité modernes n'ont plus uniquement l'atout de l'excellente accessibilité dont elles disposent et qui est leur raison d'être, mais elles ont également une attractivité grandissante grâce aux fonctions diverses qui s'implantent soit directement dans ces interfaces ou immédiatement autour. Les centres commerciaux dans les gares des chemins de fer fédéraux (ci-après CFF), à l'image de la „Shop ville" de Zurich, n'en sont qu'un exemple.

Désormais, les interfaces de mobilité ne disposent plus uniquement de la fonction de mobilité, mais également de fonctions de séjour „[...] liées aux achats, aux loisirs et aux sociabilités (stimulées notamment par une offre accrue et diversifiée en restauration)" (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 132). Les gares sont notamment commercialement très intéressantes, puisque les flux que concentrent les gares se traduisent par de grandes masses de clients potentiels présents sur des plages horaires étendues, raison pour laquelle les services à la clientèle y élargissent rapidement leur offre. À l'heure de la crise des finances publiques, les entreprises de transports publics cherchent des possibilités de subvention en développant et en louant des surfaces commerciales à des activités tierces très lucratives. Ainsi, LAVADINHO et LENSEL constatent que „[c]es lieux auparavant dédiés pour l'essentiel à la mobilité sont désormais conçus comme de véritables hubs de vie [...], où les activités dites de séjour se déclinent selon des spectres de plus en plus larges : achats bien entendu, mais aussi services, échanges, rencontres" (id.).

4.6.5. Représentations

L'identité d'un lieu est essentielle pour son caractère central. En effet, il ne peut devenir vraie centralité que s'il est vécu en tant que tel par la population de l'échelle considérée. Ceci semble être particulièrement difficile à réaliser pour les nouvel-

les centralités. Comme l'ont remarqué les auteurs du CERTU (1999b : 41), la plupart des personnes considèrent le centre-ville comme le centre principal puisqu'il réunit souvent dans une monumentalité accrue „[...] les principales administrations, les services publics, les bureaux, les principales boutiques d'équipement de la personne, dont certaines de luxe, les cafés, les restaurants, les monuments, les musées" (id.).

Le centre-ville est caractérisé par l'architecture monumentale, référence historique et géographique, „[l]e centre-ville reste une référence, un lieu de vie par excellence" (id.). De par son historicité, le centre-ville est porteur de significations symboliques fortes, est „[...] dépôt d'une mémoire collective" (id.). „Ces références symboliques des pouvoirs correspondent à la perception traditionnelle des centres, ces bâtiments [qu'ils soient religieux ou laïcs] constituant des points de repères usuels." (ibid. 42) C'est pourquoi, souligne ASCHER (2010 : 9), les centres anciens sont considérés comme offrant „[...] plus d'urbanité que ceux que la société produit aujourd'hui".

L'image est une composante importante de la réalité urbaine. Elle peut-être superficielle, notamment quand elle est utilisée par le marketing urbain, ou profonde, puisqu'elle est la „[...] somme d'expériences et de souvenirs du vécu [...]" (GALLAND et BASSAND, 1993 : 2).

Les auteurs (ibid. 3) poursuivent en définissant l'identité urbaine qui réunit „[...] l'ensemble des représentations que les différents groupes sociaux internes et externes d'une ville se font d'elle, de son passé, de son présent et de son avenir, et ceci à un moment donné de l'histoire". Ou comme le formule de manière pertinente GERVAIS-LAMBONY (2004 : 470) :

„L'identité est un construit social. Elle correspond non pas à une réalité donnée, mais à un discours qui propose un « ordre des choses » en ré-écrivain (ou en écrivant) l'histoire, l'espace, la culture. C'est un récit « dont la fonction est de rendre normal, logique, nécessaire, inévitable le sentiment d'appartenir, avec une forte intensité, à un groupe » (Martin, 1994, p. 23). Les locuteurs

du discours identitaire ne sont pas identifiables de façon précise, sauf dans certains cas particuliers et conjoncturels, le discours identitaire n'est pas émis par un seul acteur, il est présent, diffus, dans toute société, porté par le politique, le religieux, le scientifique... éventuellement de façon concurrente."

Dès lors, il semble clair que les discours identitaires comprennent habituellement une dimension spatiale, auquel cas „[...] l'identité est une géographie : une explication de l'organisation de l'espace" (id.).

Dans le contexte d'une concurrence accrue entre les entités territoriales, un développement particulièrement visible entre les cantons suisses, mais également entre les villes, à savoir le marketing urbain devient un instrument important. Si certaines villes cherchent à changer ou améliorer leur image, c'est parce que, comme le remarquait ANDRÉ (1987 : 51) déjà en 1987, pour eux, „[...] il s'agit, non seulement d'attirer des entreprises, des hommes et des capitaux extérieurs, mais aussi de redynamiser l'existant en valorisant les acteurs locaux". Par conséquent, la mauvaise image d'une ville freine l'installation d'entreprises, puisque l'adresse — la carte de visite — a une grande importance. (ANDRÉ, 1987 : 51s)

4.6.6. Anonymat et mixité sociale

La centralité doit en outre être capable d'attirer une masse de population suffisamment grande „[...] pour pouvoir engendrer un (sic) vie sociale fondée sur l'anonymat qui est aujourd'hui perçue comme une valeur ou, pour le moins, comme une donnée urbaine positive [...]" (CHALAS, 2010 : 30). Une autre fonction cruciale de la centralité est la présence d'une mixité sociale qui „[...] marque [...] positivement les centralités aux yeux de tout habitant" (CHALAS, 2010 : 31). CHALAS développe :

„L'intérêt d'une centralité c'est le brassage des populations venues d'horizons différents [...]. Une centralité ne doit présenter aucune barrière de quelque ordre que ce soit, social, symbolique ou physique susceptible de repousser une catégorie d'usagers. Riches, pauvres, vieux, jeunes, en-

fants, handicapés, touristes, étrangers, tout le monde doit pouvoir trouver sa place dans une centralité digne de ce nom. Plus un centre est riche de la diversité humaine et plus il est apprécié et représentatif du phénomène de centralité urbaine contemporaine.” (id.)

Dans le traitement de l'étude de cas, nous renoncrons à une analyse plus approfondie de ce facteur. Ce notamment parce que la commune de Renens possède une grande masse de population. Comme le constate RUZICKA-ROSSIER (2002 : 57), „Renens [...] [a] une densité humaine brute présumant des caractéristiques urbaines”. Les Renonais viennent de toutes les couches sociales, les zones villa dans les hauts de Renens abritent une population plus aisée et se caractérisent par des catégories socioprofessionnelles plus élevées. De plus, bien qu'une grande proportion des habitants de Renens soit d'origine étrangère, le phénomène de ghettoïsation ne peut être remarqué.

Ainsi, nous considérons que le critère d'anonymat et de mixité sociale que pose CHALAS (2010 : 30s) est réalisé.

5. Conclusions de la partie théorique

Parcourir les différentes étapes de développement de la ville contemporaine nous a permis d'énoncer les problématiques urbaines les plus importantes, telles l'utilisation accrue du sol ainsi que les problématiques de transports consécutives à l'urbanisation de plus en plus étalée. Ceci a pu nous amener à la ville polycentrique qui propose des solutions à ces problématiques. Ce champ constitue le contexte dans lequel s'inscrivent les différentes approches de la centralité.

„Le phénomène de centralité n'est ni figé, ni uniforme. Il se caractérise par une évolution dans le temps : la centralité aujourd'hui n'a pas la même signification qu'hier, ni les mêmes formes. Pourtant, on a toujours tendance à prendre le centre ancien comme référence. Il se caractérise aussi par une évolution dans l'espace qui diffère selon l'échelle prise en compte.”

Cet énoncé issu du Colloque de St Priest en 1988 (cité dans CERTU, 1999b : 14) nous amène parfaitement à la conclusion de la partie théorique.

En effet, la notion de centralité a évolué au fil du temps : des approches géométriques de Christaller et von Thünen, par une notion qui tente de comprendre la complexité des centres et de nombreuses approches quantitatives de la géographie économique de la centralité, la notion de centralité est passée à une compréhension plus sensible où la centralité n'évolue plus uniquement dans le périmètre du centre traditionnel.

Certains auteurs différencient les centralités par type selon leur répartition spatiale (polycentrisme réticulaire par CHALAS, 2010) ou leurs configurations fonctionnelles (centralités secondaire ou périphérique, notamment par SEGAS, 2006).

Dès lors que la définition de la centralité n'est plus exclusivement quantitative, son identification et sa mesure deviennent plus complexes. Les mesures quantitatives ne sont pas suffisantes pour rendre compte des dimensions sensibles ou symboliques (par MONNET, 2000) du phénomène de centralité.

Comme le remarquent LAVADINHO et LENSEL, (2010b : 115), „[...] il ressort de ces diverses approches que la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et de représentations collectives”. Ceci soutient notre supposition que la centralité peut être définie à partir d'un ensemble de critères ou de facteurs.

Rappelons la question de recherche que nous avons définie en introduction de ce travail. Nous nous demandions quels étaient les facteurs dont doit disposer une localité pour affirmer sa centralité au sein d'une agglomération urbaine. Cela dans le but de pouvoir conduire une étude du niveau de centralité de la ville de Renens. Il s'agissait donc, par cette partie théorique, d'établir un catalogue de critères nécessaires à la formation de centralité, applicable à différents cas d'étude.

Les considérations de maints auteurs nous ont aidés à répondre à cette question. Cependant, dans le cadre de ce mémoire, il serait trompeur de vouloir conduire une étude de cas en prenant en compte l'exhaustivité des caractéristiques de cen-

tralité évoquées. Nous procédons donc à un choix de critères qui nous semblent le plus pertinents à analyser puisqu'ils sont fondamentaux pour la présence de centralité. Certains critères nous semblent *a priori* remplis, raison pour laquelle nous n'allons pas approfondir leur étude. Comme nous l'avons explicité, nous supposons que le centre de Renens satisfait les exigences en matière d'anonymat et de mixité sociale que CHALAS (2010 : 30s) pose comme critère.

Au vu du cas d'étude de Renens, nous nous concentrerons donc sur l'analyse de critères dont il est moins clair qu'ils sont remplis ou qui sont susceptibles d'évoluer grandement compte tenu des projets en cours. Vu ce qui précède, nous arrêtons donc les cinq critères suivants pour l'étude de cas.

- **Multi-fonctionnalité** : À la différence de la notion de pôle, une centralité se caractérise par la présence d'une multitude de fonctions. Le niveau de satisfaction de ce critère, à savoir le nombre, la taille et la diversité des fonctions présentes, notamment du tissu commercial, donnera des indications sur l'importance de la centralité dans l'agglomération.
- **Multi-temporalité** : Une ville dont les espaces publics sont désertés durant la nuit peut difficilement être considérée comme un centre attractif. En effet, une centralité a besoin d'„[...] une animation qui joue sur des temporalités étendues pour fomenter de l'urbanité" (LAVADINHO et LENSEL, 2010a : 24). Nul ne doute de l'animation nocturne des grandes métropoles, contrairement aux petits centres tels que Renens.
- **Rayonnement et attractivité** : Pour pouvoir être considérée comme une centralité attractive, un lieu doit „[...] [offrir] un nombre de fonctions que leur seule population ne justifierait pas" (CHAMPION, 2001 : 664). L'attractivité est intimement liée aux autres critères de centralité, notamment l'accessibilité. Nous allons concentrer notre analyse sur les attractivités résidentielle et économique.
- **Accessibilité et échanges** : Une bonne qualité d'accessibilité est un ingrédient crucial de la centralité. D'une part, puisqu'elle permet des liens étroits avec le réseau de villes et de centres dans lequel elle s'intègre. D'autre part, parce qu'une centralité se veut également être un centre de vie pour la population. Seulement si tout le monde peut s'y rendre facilement, voire si les transports sont canalisés par cet espace, des échanges de tout type peuvent naître.
- **Représentations** : L'image d'un lieu est importante puisqu'elle est porteuse de sens et de mémoire collective. Les préjugés peuvent perdurer et contrecarrer l'attractivité résidentielle ou économique d'une commune. Ce critère nous intrigue particulièrement, puisque Renens souffre souvent d'une mauvaise image.

La centralité est le produit de l'ensemble des critères exposés, que ce soient ceux que nous avons choisi d'analyser ou ceux que nous tenons pour acquis. Il s'agira donc à la fin de ce travail, toujours dans la perspective d'une réponse aux questions de recherche, d'apprécier de quelle manière les critères de centralité exposés ci-dessus sont remplis dans le cas de Renens.

ÉTUDE DE CAS

6. Introduction et contexte

Les bases théoriques étant exposées, nous pouvons amorcer la partie pratique, l'étude de la centralité de Renens. Nous allons commencer par une exposition du contexte dans lequel s'insère la commune de Renens. Ensuite, nous mettrons en lumière le cadre de planification qui nous amènera à analyser les visions inscrites dans les documents de planification des différents niveaux d'interaction. L'étude des politiques publiques nous semble pertinente du moment où la „[...] centralité se construit, se structure, se développe grâce aux politiques impulsées soit au niveau local, soit au niveau de l'agglomération, soit à tout autre niveau concerné, selon l'échelle de référence prise en compte.” (CERTU, 1999b : 34)

Ainsi, nous pourrions engager l'analyse de la centralité de Renens sous l'angle des facteurs que nous avons définis dans la partie théorique.

6.1. Contexte suisse

Les villes et communes de la Suisse s'insèrent souvent dans des ensembles plus importants. En effet, l'urbanisation fait que les limites entre les communes jadis importantes au niveau de la vie fonctionnelle des sociétés l'habitant sont devenues de plus en plus floues voire insignifiantes, dans la vie d'aujourd'hui. Les actifs travaillant dans une autre commune que celle qui héberge leur logement ont fortement augmenté ces dernières décennies. Comme constatent DA CUNHA et BOTH (2004 : 86), la proportion des pendulaires a en effet „[...] quasiment doublé en trente ans, passant de 31.0 % en 1970 à 57.9 % en 2000”. Une part grandissante de ces pendulaires travaillent même dans une autre agglomération, il y a là une augmentation forte de 8.9 % en 1970 à 16.6 % en l'an 2000. De plus, les distances parcourues par les pendulaires deviennent de plus en plus longues alors que la durée des déplacements reste généralement stable. Ce phénomène connu sous le nom de conjoncture de Zahavi exprime l'augmentation de la performance des réseaux routiers et ferroviaires ainsi que de la démocratisation de la voiture personnelle. (DA CUNHA et BOTH, 2004 : 49 et 51) Si ces développements des caractéristiques de déplacements pendulaires permettent de rendre visible la perte

d'importance de la limite communale, ils n'en sont pas les seuls indicateurs : collaborations intercommunales pour de multiples tâches autrefois clairement communales, organisations économiques ou sportives régionales en sont d'autres témoins aux niveaux institutionnel et privé.

Ainsi, au dernier recensement complet de la population en 2000, le système urbain suisse est composé par 50 agglomérations et 5 villes isolées donc certaines font partie des cinq aires métropolitaines. (ibid. 18)



Les aires métropolitaines sont formées par les grandes agglomérations centrales de Zurich, Bâle, Berne et Genève-Lausanne. Si au moins un actif sur douze résidant dans une agglomération adjacente travaille dans l'agglomération centrale, l'agglomération attenante est également considérée comme métropolitaine. Ainsi, la composition de la métropole lémanique inclut outre les agglomérations centrales de Genève et de Lausanne les agglomérations attenantes de Vevey-Montreux, Yverdon, Bellegarde, Bonneville-La Roche et Thonon-Évian. (SCHULER, DESSEMONTET, et JOYE, 2005 : 149 et 156)

6.2. Contexte de l'agglomération lausannoise

Selon la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS), le périmètre d'agglomération de Lausanne compte en 2014 67 communes. Mais la définition de l'agglomération lausannoise varie en fonction de l'institution considérée. En effet, la définition par l'OFS englobe plus de communes que les communes membres du projet d'agglomé-

ration Lausanne-Morges (PALM). À l'inverse, toutes les communes formant le PALM se retrouvent dans le périmètre d'agglomération OFS.

6.2.1. Typologie des communes d'agglomération

Dans la publication URBI, la chercheuse BOCHET a publié en 2005 un article⁵ sur le changement du profil sociodémographique des communes d'agglomération en relation avec la métropolisation. Se basant sur des „[...] données de base relatives aux processus d'étalement [...]“ (BOCHET, 2005a : 23), son étude a permis d'identifier cinq groupes principaux de communes. Ce sont Lausanne, qui est la seule considérée comme la ville-centre, puis les communes suburbaines, périurbaines — que l'étude distingue entre communes périurbaines d'emploi ou résidentielles, et finalement les communes rurales.

Cette typologie emprunte la terminologie des cycles d'urbanisation. En effet, les indicateurs qui ont permis de classer les communes sont tous caractéristiques d'un certain moment du cycle d'urbanisation. (ibid. 27s)

„Partant de ces caractéristiques, nous avons défini plusieurs séries de critères basés sur le profil des individus (âge, statut matrimonial, composition des ménages, revenu net moyen par habitant), le profil socioprofessionnel (catégories socioprofessionnelles, niveau de formation), les conditions d'habitat au sens large (type d'habitat, surface moyenne des logements, statut de l'occupant), le mode de déplacement (taux de motorisation) et la croissance démographique depuis 1850 (croissance 1850-1970, croissance 1970-2000 et croissance 1850-2000) qui définissaient les phases de l'urbanisation.“ (ibid. 28)

La typologie urbaine nous aide à comprendre les rapports entre ces caractéristiques sociodémographiques et l'habitat ainsi que leur évolution au cours du temps, notamment en facilitant la lecture

du territoire par la catégorisation des communes. Ce regroupement selon des caractéristiques statistiques et non selon le voisinage permet de mieux comparer au niveau de l'ensemble de l'agglomération „[...] la variété des formes existantes [...] n'ayant pas forcément de lien de continuité territoriale“ (ibid. 27).

De cette façon, les communes de l'agglomération lausannoise sont classées selon cinq types. À l'intérieur des classes, elles présentent des caractéristiques semblables que BOCHET (ibid. 29) a décrites comme suit (citation) :

● **La ville de Lausanne :**

Ville centre, son poids démographique et économique permet de la considérer comme un cas spécifique.

● **Les communes suburbaines :**

Communes à forte densité de population et d'emploi, caractérisées par une forte proportion de personnes âgées, de personnes d'origine étrangère, de ménages d'une personne et de locataires, avec un bâti ancien.

● **Les communes péri-urbaines d'emploi :**

Communes riches, mais présentant une certaine mixité emploi/résidence, elles se distinguent du suburbain par un bâti plus récent, leur parc plus important de „maisons individuelles“ ; les habitants ayant une formation supérieure, un revenu plus élevé et les ménages à fort taux de motorisation sont bien représentés.

● **Les communes péri-urbaines résidentielles :**

Communes à faible densité de population, principalement résidentielles, avec un parc immobilier très récent, une population plutôt jeune et une forte proportion de couples avec enfants, un taux de navetteurs élevé en direction du suburbain et de la ville centre et finalement un taux de motorisation très élevé.

● **Les communes rurales :**

Communes à très faible densité de population, avec une forte proportion de maisons individuelles (mais moins que dans le péri-urbain résidentiel), un taux très élevé de propriétaires, une croissance assez forte entre 1970 et 2000 (mais plus faible que dans le péri-urbain résidentiel) et la plus faible croissance de population des cinq groupes sur la période 1850-2000.

Elle souligne que les communes appartenant aux premières trois classes, correspondant aux espaces plus centraux de l'agglomération, „[...] sont différenciées selon la structure de l'emploi, le type de

⁵ BOCHET, B. (2005a). Étalement urbain, formes urbaines et structures sociales : les figures de l'urbain dans l'agglomération lausannoise. Élaboration d'une typologie des communes de l'agglomération. URBI : Les métamorphoses de la ville. Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain, 1, 23-39.

construction et le niveau de revenu de la population [...]” (ibid. 27). En revanche, les communes rurales se distinguent du périurbain résidentiel par des caractéristiques économiques très différentes. (id.)

À la page suivante, une sélection de variables statistiques qui a servi de base pour ladite étude est présentée. La carte présente la répartition géographique ainsi que l'appartenance des communes d'agglomération aux typologies présentées, elle se trouve en plus grand format dans les annexes.

Résultats de l'étude

L'étude met en évidence trois logiques de développement différentes qui peuvent parfois se recouvrir. La logique de développement centre-périphérie qui se caractérise par une diminution graduelle des densités bâties du centre vers la périphérie, ce, dans un système d'auréoles consécutives à l'exemple du modèle de von Thünen. Ensuite, il y a la logique de développement par zones qui est peut être observée dans l'Ouest lausannois ou qui produit les zones de villas dans les communes périurbaines. La troisième logique de développement est celle qui suit le renforcement des axes de transport. On l'observe notamment en direction de Morges ou le long de l'axe Lausanne-Échallens-Bercher. (ibid. 25s)

Dans les conclusions, BOCHET (ibid. 37) met l'accent sur les „multiples visages“ de l'agglomération qui ont pu être mis en évidence par l'analyse typologique. Elle poursuit en accordant une grande importance au statut socioprofessionnel, à la nationalité ainsi qu'à la place dans le cycle de vie des ménages „[...] dans l'explication du statut d'occupation et du lieu de résidence“ (id.). Ainsi, l'analyse par typologie a également permis une meilleure compréhension des mobilités résidentielles. Jusqu'au tournant de l'année 2005, Lausanne perdait des habitants au bénéfice des quatre autres typologies de commune. Les résidents quittaient Lausanne le plus souvent pour les communes suburbaines (66.4 %), suivies des zones périurbaines d'emploi (20.5 %) et résidentielle (8.8 %), ainsi que des communes rurales (4.3 %). En conséquence, les zones moins centrales sont pour les résidents

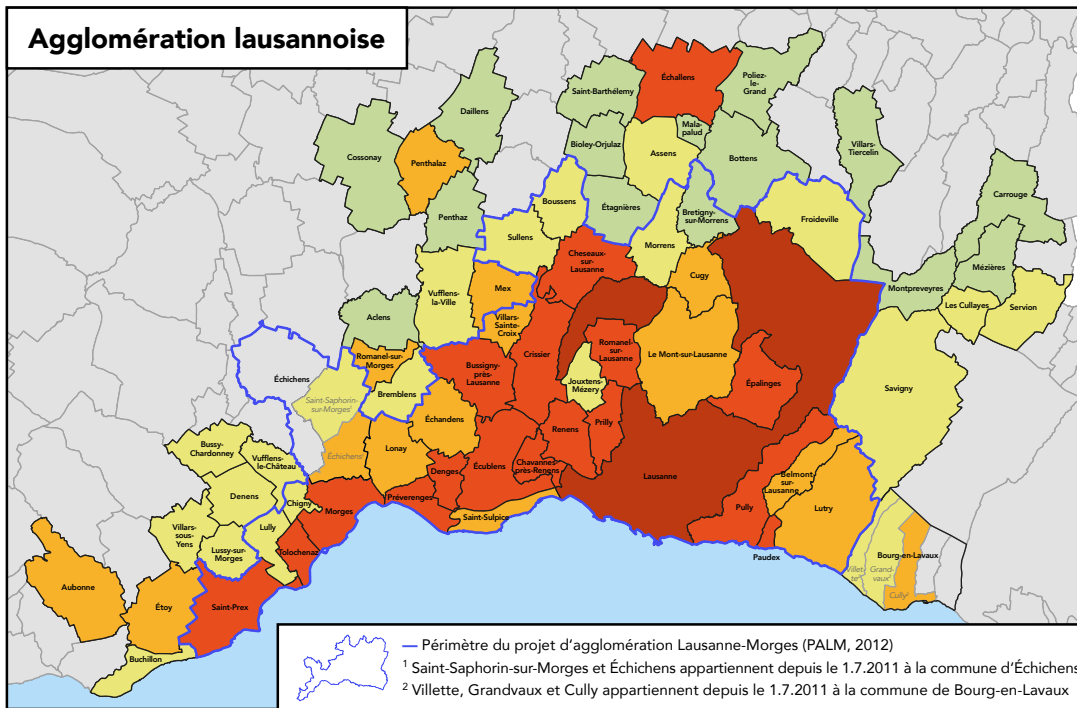
plus attractives que les zones centrales ; en effet, elles sont d'une importance cruciale pour l'agglomération, puisque plus de six personnes sur dix y résident. (id.)

Selon cette étude, il est nécessaire de renforcer et de soutenir les communes suburbaines de manière à ce qu'elles puissent garder leur attractivité. Des investissements dans des espaces publics de qualité et une offre de logements adaptée aux familles — BOCHET amène ici l'idée de maison de ville — pourraient notamment limiter les flux résidentiels centripètes vers les zones périphériques jugées plus agréables. (ibid. 38)

6.2. Contexte de Renens

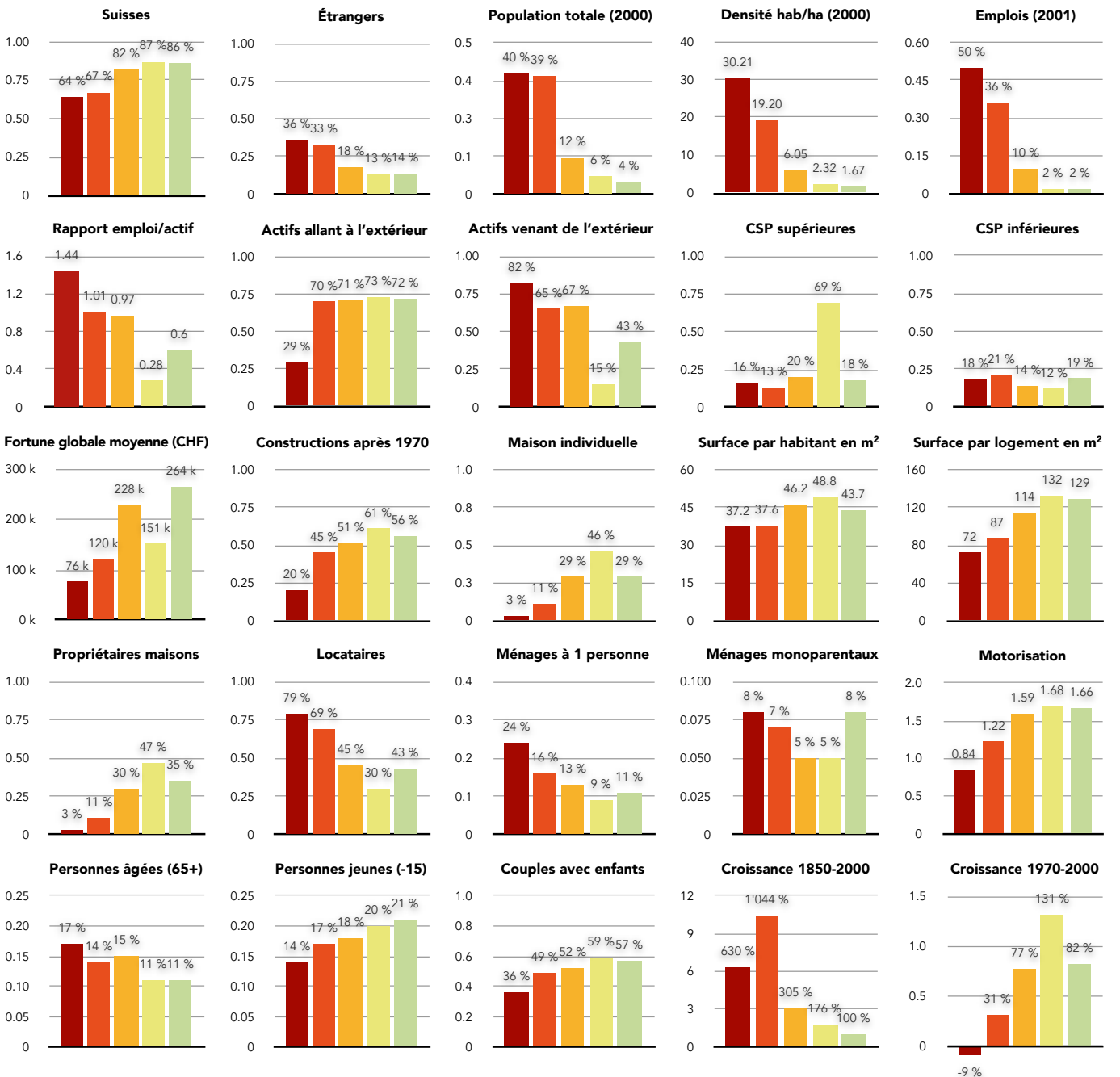
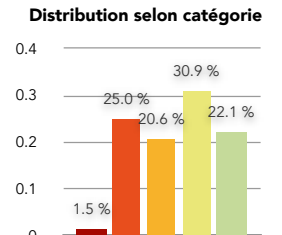
Comme nous l'avons vu plus haut, Renens est située à environ cinq kilomètres à l'ouest de Lausanne. Son territoire s'étend sur 295.2 hectares entre 398 m et 490 m au-dessus du niveau de la mer et est aujourd'hui urbanisé à hauteur de 92 % — la surface restante occupée par l'agriculture (4 %) ou la forêt (3 %). (MARENDAZ, 2007 : 11, STATISTIQUE VAUD, 2000)

Le développement s'accélère à partir du milieu du XIX^e siècle. Auparavant, le petit village agricole comptait peu plus de 400 habitants localisés autour du hameau qui devait plus tard s'appeler Renens-Village. Ce village, situé au nord des futures voies de chemin de fer était nettement séparé de Lausanne. La première ligne de chemin de fer de Suisse romande est aménagée en 1855 et relie Renens à Morges et à Yverdon pour être prolongée, un an plus tard, jusqu'à Lausanne. En 1875, la gare de triage de marchandises s'installe, mais elle n'aura que peu d'impacts immédiats sur l'urbanisation. En effet, à partir des années 1890, les premières industries attirées et alimentées par le rail s'installant sur les vastes surfaces disponibles auront une influence nettement plus importante sur le développement. Ces vastes zones industrielles de production, de stockage et de vente au sud des voies amènent une main-d'œuvre de plus en plus importante et conditionnent le développement de la commune. En vingt ans, la population double, ce qui correspond à une croissance annuelle de 3.3 %.



L'ensemble des communes de l'agglomération lausannoise (périmétre d'agglomération OFS) peuvent être classées dans les cinq catégories suivantes.
 Selon BOCHET (2005a)

Catégories de commune	
Lausanne	(1)
Suburbain	(17)
Périurbain emploi	(15)
Périurbain résidentiel	(22)
Rurbain	(15)



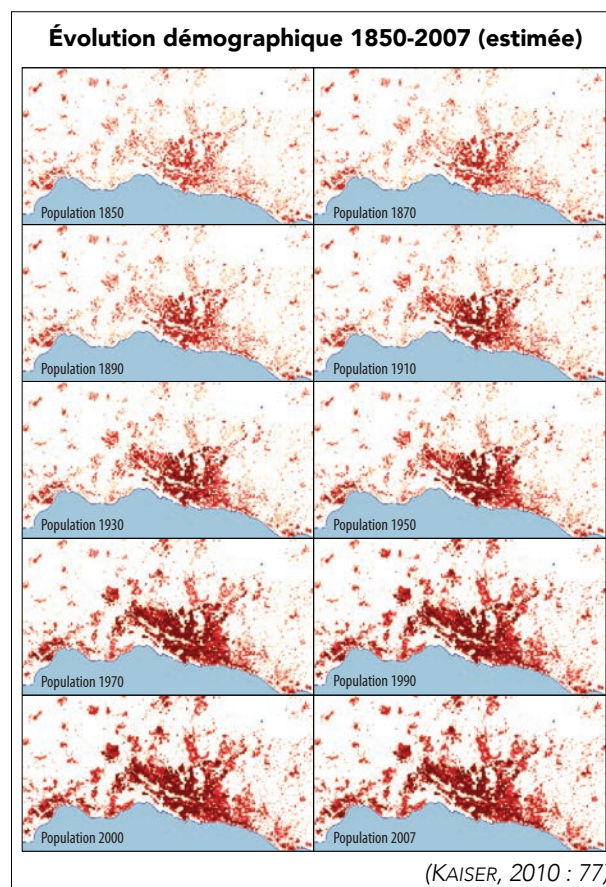
Cette augmentation démographique attire d'autres commerçants à s'établir autour de la gare et une nouvelle centralité voit ainsi le jour. Le développement très rapide et désordonné de la zone est difficilement maîtrisable, notamment puisqu'il a lieu sur quatre communes différentes. En 1903, le tram arrive au nord de la gare et relie Renens à Lausanne. Les services de la gare déménagent dans le bâtiment nouvellement construit au sud des voies en 1908. À la base de la future agglomération péri-urbaine de l'Ouest lausannois, ces espaces connaîtront un développement sans précédent. L'évolution démographique est en augmentation constante jusqu'à ce qu'elle soit freinée par la guerre.

Après cette dernière, une véritable explosion de la population pouvait s'observer. En effet, dès les années 1940, on peut constater une extension des aires urbanisées. Dans les trente glorieuses, surtout entre 1950 et 1970, la croissance démographique est très forte (89 %), mais ne profite pas à toutes les communes de la même manière. La plupart des communes voient augmenter leur population, les communes de l'Ouest de manière plus importante (Prilly 288 %, Renens 279 %, Ecublens 493 %). (BOCHET, 2005a : 24)

À l'échelle de l'agglomération lausannoise, l'augmentation démographique marque un déplacement lent, mais bien visible du centre de gravité du développement de l'agglomération du centre vers l'Ouest (cf. évolution démographique 1850-2007). La population de l'agglomération habitant à l'ouest de Lausanne croît plus rapidement que celle à l'est.

Dans tout l'Ouest lausannois, le nombre d'habitants passe de 14'000 à 50'000, ce qui correspond à une augmentation de 4,5 % par an. De nombreux grands immeubles sont construits dans ces années afin d'accueillir les nouveaux habitants. Ce phénomène de suburbanisation intensive „[renforce] le développement déjà important de l'urbanisation à l'ouest de l'agglomération [...]” (id.). Les années 1960 sont les années d'une croissance fulgurante de la voiture et du déclin du réseau de tramway lausannois. Le nombre de voitures augmente beaucoup plus rapidement que ce qu'avaient imaginé techniciens et politiques. En effet, le niveau de motorisation prévu pour 1980 était

atteint en 1966 déjà, avec comme conséquence une densité de circulation importante.

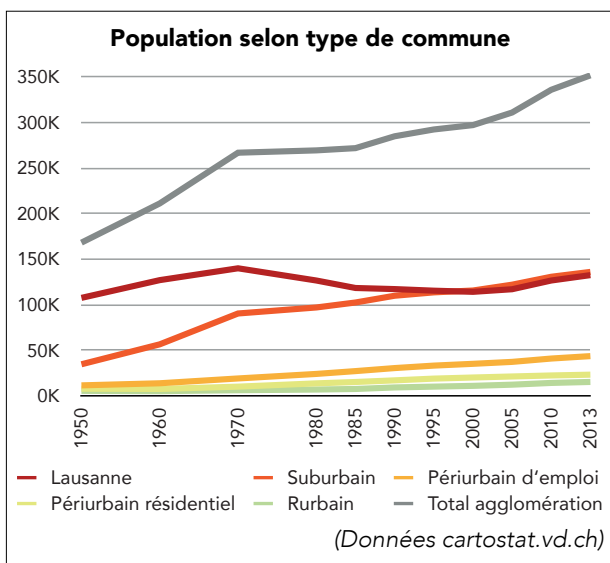


En 1964, la première autoroute est construite alors que la dernière ligne de tramway reliant Renens à Chailly est condamnée au profit des trolleybus.



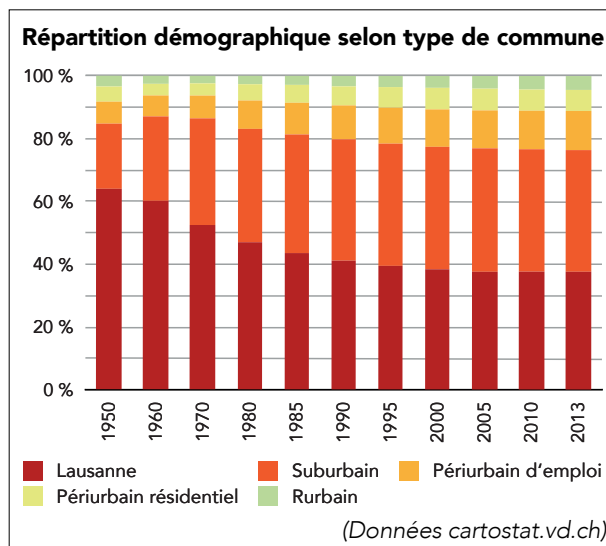
Attirées d'une part par la meilleure accessibilité automobile et d'autre part par la disponibilité de grands terrains qui permettent un agrandissement, de nombreuses industries délocalisent depuis Lausanne vers l'ouest. Durant cette période, les em-

plais n'ont pas suivi l'augmentation de la population et les communes de l'Ouest sont devenues lieu d'habitation pour une partie grandissante de pendulaires travaillant à Lausanne. La croissance urbaine rapide a produit un „[...] tissu discontinu et hétéroclite, sans organisation de référence apparente [...]“ (COMMUNE DE RENENS, 1997 : 3). La démocratisation de la voiture a également favorisé le développement de trois centralités secondaires le long des couloirs de circulation, situés hors du noyau dense de l'agglomération. Il s'agit des espaces autour de Morges, de Penthalaz et d'Échallens. (BOCHET, 2005a : 24s ; COMMUNE DE RENENS, 1997 : 16 ; JEMELIN, 2011 : 179s ; MULLER, 2014).



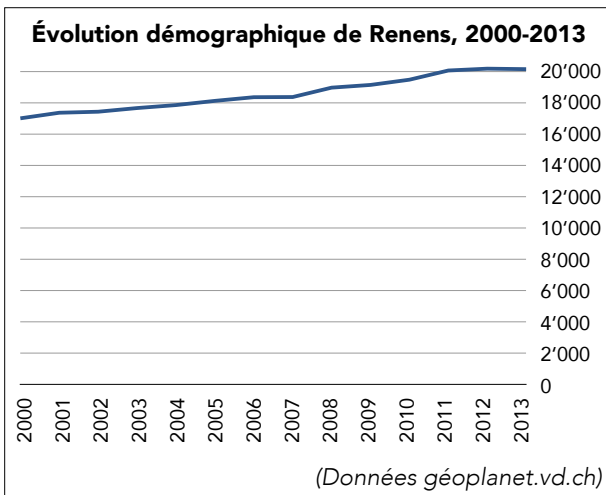
À partir des années 1970, l'université de Lausanne et l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) s'installent entre Dorigny et Écublens. Selon l'analyse de SCHULER (2011 : 173), „[c]es sites de formation et de recherche vont progressivement changer la logique urbanistique de l'Ouest, notamment à partir de l'ouverture du tram m1 en 1991“. L'absence des transports publics avait en effet favorisé l'arrivée des grandes surfaces orientées sur une accessibilité automobile. Un changement dans la dynamique démographique peut être observé entre 1970 et 2000 avec d'une part une croissance plutôt au ralenti et d'autre part avec un changement de polarité aux dépens de la ville-centre. La croissance du noyau de l'agglomération s'affaiblit considérablement et certaines communes, dont Lausanne, Renens et Prilly, perdent des habitants. Les communes suburbaines sont marquées

par une très faible augmentation démographique. À l'inverse, c'est désormais dans les couronnes périphériques, à savoir dans les communes périurbaines et rurbaines, que la croissance est la plus forte. Les communes à l'extérieur de l'agglomération, Bussigny, Villars-Sainte-Croix et Saint-Sulpice connaissent une phase de croissance. Cette période de croissance se manifeste surtout par la construction de quartiers de villas. (BOCHET, 2005a : 25s)



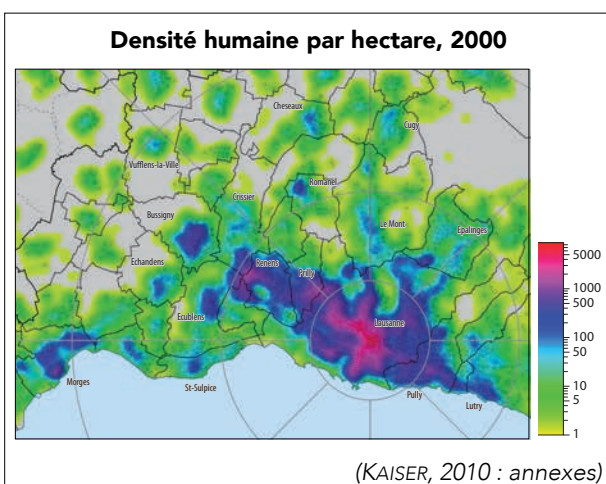
La fin des années 1990 est marquée à Renens par le départ progressif, mais massif de la production industrielle. Une partie des friches industrielles sont par la suite réaffectées à l'habitat, au tertiaire ou aux hautes écoles, particulièrement à partir du nouveau millénaire — notamment par l'ECAL qui s'installe dans les locaux réaffectés de l'usine Iril en 2007. (LAMBELET, 2011 : 169) Ces développements vont de pair avec des opérations de densification de certaines parcelles de la ville, mais, à défaut d'une stratégie globale de réaffectation des friches industrielles, ces densifications restent très locales. Ainsi, le plan directeur communal constatait en 1997 que „[s]ans mesures particulières, [ce] processus de densification lent et inégal, ainsi que l'implantation dispersée des équipements collectifs élémentaires, essentiellement accessibles par les transports individuels, se poursuivront“ (COMMUNE DE RENENS, 1997 : 3).

Néanmoins, la région est capable d'accueillir une dynamique démographique qui reprend de la vitesse (1,2 % par an). Au cours de l'année 2011, la population renanaise dépasse pour la première fois les 20'000 habitants.



Plusieurs secteurs ont été identifiés par la commune comme stratégiques pour le développement futur de la commune, notamment la gare de triage, les friches industrielles des Entrepôts et de la plaine de Malley, pour leur situation géographique qui se trouve au cœur de la ville, leur accessibilité et leur potentiel d'accueil. (ibid. 16)

Les années 2000 marquent un tournant pour Lausanne qui voit de nouveau augmenter sa population, c'est le „retour en ville“. L'évolution démographique restant très favorable, elle est même plus forte, la proportion de Lausanne dans l'agglomération se stabilise à environ 38 %. Les communes urbaines et celles du périurbain d'emploi ont tendance à gagner de l'importance au profit des communes suburbaines et celle du périurbain résidentiel. Ainsi, la grande majorité des communes suburbaines perdent en attractivité. BOCHET (2005a : 37) note que „[l]eur attractivité est aujourd'hui très proche de celle du centre, alors qu'il y avait un important différentiel en 1970“.



L'ensemble des communes de l'Ouest lausannois concentre environ „8 % de la population du canton de Vaud, et 32'000 emplois, soit 17 % de ses emplois [...]. Après Lausanne (82'804 emplois), c'est la seconde concentration d'emplois du canton“ (RUZICKA-ROSSIER, 2002 : 7).

(BEAUJEU-GARNIER et MERLIN, 2010 : 144 ; BOCHET, 2005a : 24s ; COMMUNE DE RENENS, 1997 : 3, 5 et 16 ; MARENDAZ, 2007 : 3 et 43 ; FEDDERSEN, BERGER, DEWARRAT, et al., 2001 : 7 ; RUZICKA-ROSSIER, 2002 : 7 ; SCHULER, 2011 : 171-175)

7. Cadre de planification

7.1. Introduction

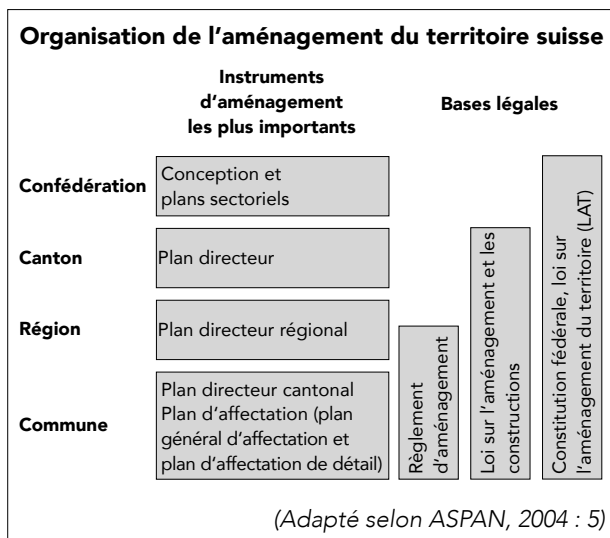
En Suisse, le cadre de la planification territoriale et urbaine est dépendant d'acteurs à différents niveaux d'organisation. Le fédéralisme fait qu'il y a historiquement d'importantes différences entre les régions.

Prenant conscience des dangers que pose l'étalement urbain, le canton de Vaud s'est doté en 1964 d'une loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT). Dès lors, l'intérêt général de la protection contre le mitage du territoire prévaut sur les intérêts des particuliers, la propriété privée. En effet, c'est la première fois que le législateur cantonal exige des communes d'élaborer plans d'extension, soit de différencier leur terrain selon qu'il est constructible ou non. Les communes sont obligées d'équiper les zones à bâtir, ce qui demande des investissements lourds dans les voies d'accès, l'arrivée et l'épuration des eaux ainsi que dans l'électricité, ce qui empêche les communes de créer des zones d'extension trop vastes. Néanmoins, la construction en dehors des zones constructibles reste possible, mais est très onéreuse pour le propriétaire, puisqu'il doit disposer d'une surface d'au moins 4'500 m² desquels peuvent être construits 10 % au maximum ; l'équipement de la parcelle est également à ses frais. (COMITÉ NON À „SAUVER LAVAUX 3“, 2014)

Avec l'introduction de l'article sur l'aménagement du territoire dans la constitution en 1969, la Confédération a établi une législation sur l'aménagement du territoire (LAT) limitée aux principes qui sont

applicables sur tout le territoire suisse. Ces objectifs doivent dès lors guider toutes les actions ayant une incidence sur le territoire. Les cantons sont désormais obligés d'introduire des législations sur l'aménagement du territoire.

La législation oblige Confédération, cantons et communes à veiller ensemble à assurer une utilisation mesurée du sol pour tout développement urbain ou industriel, afin de ne pas gaspiller cette ressource non renouvelable. La maîtrise de la consommation de nouvelles surfaces s'est montrée nécessaire après des décennies de développement urbain non contrôlé. Ce premier objectif a une incidence sur le choix des affectations qui doivent être mieux réparties et il implique de privilégier la densification à l'intérieur du tissu bâti. (ASSOCIATION SUISSE POUR L'AMÉNAGEMENT NATIONAL, 2004 : 3)



„La coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire de la Confédération, des cantons et des communes correspond au deuxième objectif de l'aménagement du territoire.“ (ibid. 4)

Le troisième objectif est un développement territorial qui soit harmonieux et qui profite à l'ensemble du pays. La Confédération expose les grandes orientations de ce développement dans les „grandes lignes de l'organisation du territoire suisse“ dans lesquelles doivent s'inscrire les intentions cantonales, qui figurent dans les plans directeurs cantonaux. (id.)

„L'application concrète de ces principes dans des plans incombe pour l'essentiel aux cantons qui, à

leur tour, délèguent une partie de ces compétences aux communes.“ (ibid. 1). L'aménagement est donc depuis lors traditionnellement une compétence partagée entre les cantons et les communes alors que les tâches de la Confédération se limitent essentiellement à la coordination entre les cantons.

- **Confédération** : Au niveau fédéral, les autorités sont tenues d'édicter des principes d'aménagement s'appliquant à tous les domaines sans pour autant les traiter de manière précise, laissant ainsi une grande marge de manœuvre aux cantons. Le droit fédéral est néanmoins très précis quant à la séparation entre zones constructibles et non constructibles. La Confédération doit collaborer avec les cantons, notamment puisqu'elle doit approuver les plans directeurs cantonaux. (id.) Certains domaines et des cas précis qui nécessitent une forte coordination au niveau de l'ensemble du pays peuvent être gérés directement par la Confédération à travers l'instrument du plan sectoriel. C'est notamment le cas pour les infrastructures d'importance nationale dans les domaines de l'aviation, des chemins de fer ainsi que des routes. (ibid. 1s)

- **Cantons** : La constitution fédérale fait de l'aménagement du territoire une compétence principalement cantonale. La planification stratégique du développement territorial est la compétence des cantons. Ainsi, „[l]es cantons édictent une législation d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire“ (ibid. 2) afin de préciser les buts, principes et instruments prévus par cette dernière. Les cantons fixent également les règles de procédure en la matière. Les cantons ont l'obligation d'établir un plan directeur, l'instrument principal de la planification qui doit „[déterminer] les objectifs généraux d'aménagement d'intérêt cantonal pour utiliser rationnellement le sol, répartir les activités et sauvegarder la nature et les paysages“ (SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2004). En conséquence, il spécifie „[...] la façon de coordonner les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire [...]“ (ASPAN, 2004 : 2) Les plans directeurs cantonaux lient les autorités et sont coordonnés avec les cantons voisins ainsi que les ré-

gions étrangères limitrophes, raison pour laquelle ils doivent être approuvés par le Conseil fédéral. Le plan directeur est un programme comportant une carte qui donne vue d'ensemble des domaines sectoriels, notamment des domaines de l'habitat, de la nature et du paysage, des infrastructures de transport, des institutions publiques ainsi que de l'approvisionnement et des plans d'évacuations. Outre cette carte, plusieurs documents esquissent „[...] les orientations de l'aménagement cantonal compte tenu du développement souhaité" (id.).

Il est possible que les cantons délèguent certaines tâches d'aménagement à des organismes intercommunaux qui établissent un plan directeur régional qui concrétise les principes d'aménagement au niveau régional. (ASPAN, 2004 : 2 ; SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2004 ; AMT FÜR RAUMPLANUNG, 2010).

- **Communes** : Il est du ressort des communes⁶ d'établir les plans d'affectations ou plans directeurs dans le respect du plan directeur cantonal et, dans le cas échéant, d'un plan directeur régional. L'approbation des plans directeurs communaux est de la compétence du Conseil d'État. Les plans d'affectation „[...] lient les propriétaires fonciers et définit (sic) en particulier la séparation entre les zones à bâtir et les zones de non-bâtir [fixent l'affectation de ces dernières] ainsi que le mode et la mesure de l'utilisation précise du sol dans les zones à bâtir" (ibid. 3). Ainsi, ils comportent les principes directeurs notamment en matière de construction hors des zones à bâtir, des constructions d'intérêt public et des équipements, des espaces publics, de voirie ainsi que des éléments naturels et paysagers à préserver. Les plans directeurs communaux doivent traiter l'ensemble du territoire communal, mais peuvent également être établis pour une portion de la commune en vue de la réalisation d'un projet d'urbanisme, à l'image du plan de quartier ou du plan partiel d'affectation. Les plans d'affectation s'inscrivent dans les dispositions des législations fédérale et cantonale de l'aménagement du territoire. „A cela s'ajoutent de nombreuses disposi-

tions relatives au droit de l'environnement [...]” (id.), telles que le respect de certaines valeurs maximales d'exposition au bruit. (ASPAN, 2004 : 3 ; SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, 2004)

Même si les compétences en matière de planification sont réparties clairement entre le canton et les communes, l'interdépendance entre les deux niveaux est très étroite. Lors de l'octroi d'une autorisation de construire, qui est une tâche communale dans le canton de Vaud, l'autorisation de construire ne peut être délivrée avant que les services cantonaux n'aient validé la conformité du projet aux législations respectives. (ASPAN, 2004 : 3 et ASPAN, s.d. : 5)

7.2. Projets d'agglomération transport et urbanisation

Dans les années suivant la prise de conscience des années 1990 concernant les problématiques environnementales, dont les solutions peuvent en grande partie être trouvées dans les régions urbaines, le Conseil fédéral a initié en 2001 la politique des agglomérations. Cette dernière a pour but d'aider les villes, de moins en moins à même de gérer les problématiques liées au trafic et à l'urbanisation. Cette ambition de la Confédération de mettre sur pied une politique de l'espace urbain à l'échelle de la Suisse était une première puisque la compétence de la Confédération en matière d'aménagement du territoire se limite à l'élaboration de principes légaux. C'est pour cette raison qu'une collaboration forte entre l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et le Secrétariat d'État à l'économie (SECO), chargés du projet, et les entités responsables de l'aménagement, à savoir les cantons et les communes, a été développée. En effet, la conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) a été constituée afin de coordonner la collaboration entre les autorités des différents niveaux. (ARE, 2013)

Dans ce cadre, les autorités fédérales soutiennent, depuis 2002, des projets-modèles qui visent à intensifier la collaboration entre les communes d'agglomération. Cette initiative débouche en 2007 sur

⁶ L'art. 38 LATC exempte les communes vaudoises de moins de 1000 habitants de cette obligation.

l'introduction par l'ARE des projets d'agglomération, un instrument à travers lequel la Confédération souhaite soutenir les agglomérations à mettre en œuvre un développement coordonné des transports et de l'urbanisation. Le soutien financier de projets communaux ou intercommunaux par la Confédération est assuré par le fonds d'infrastructure. Ceci est inédit et certainement en partie responsable de la bonne réception de cette politique aménagiste aux cantons. Les villes moyennes et petites bénéficient du programme „projets urbains“ de l'ARE depuis 2008. „Ce programme soutient des zones d'habitation [...] qui doivent relever d'importants défis d'ordre social et urbanistique.“ (ARE, 2013)

La Confédération a donc mis sur pied une possibilité d'octroyer des subventions pour des projets de transport public local ou régional pour les agglomérations. L'objectif de cette nouvelle politique est d'encourager les agglomérations à penser le développement urbain et les problématiques de mobilité de manière concertée afin de contrecarrer les conséquences négatives de l'étalement urbain. Ainsi, seuls les projets qui intègrent ces deux aspects sont recevables pour l'octroi de subventions. Avec cette politique, la Confédération s'est créé un accès aux villes et agglomérations, dans des domaines qui relèvent normalement de la compétence cantonale ou communale.

Suite à cela, des dizaines de projets d'agglomérations ont été créés dans l'ensemble des régions suisses. La diversité des projets est grande, il existe des projets d'agglomérations comprenant des communes des différents cantons, et même des projets transfrontaliers. Certains projets satisfont le minimum requis par la Confédération, soit de coordonner la planification des problématiques de transport et d'urbanisation, d'autres vont plus loin et intègrent des problématiques des domaines la culture, de l'économie, de l'agriculture et de la nature ainsi que du paysage.

7.3. Plan directeur cantonal (PDCn)

Rappelons que le plan directeur cantonal est le document qui exprime la stratégie du développement territorial dans laquelle les communes doi-

vent inscrire leurs planifications. Dans le cadre de cette planification stratégique de l'organisation territoriale, le canton de Vaud confère une grande importance aux villes et plus généralement aux centres qui sont le moteur économique du canton. En adéquation avec l'objectif de la LAT qui proscrire une utilisation mesurée du sol, le canton compte accueillir la majeure partie de son potentiel démographique à l'intérieur du tissu des villes plutôt que sur des terrains non bâtis. Pour ce faire, le canton s'est donné une stratégie qui veille à renforcer la vitalité des centres, et ce, par les quatre approches suivantes :

Consolider le réseau de centres dans les régions

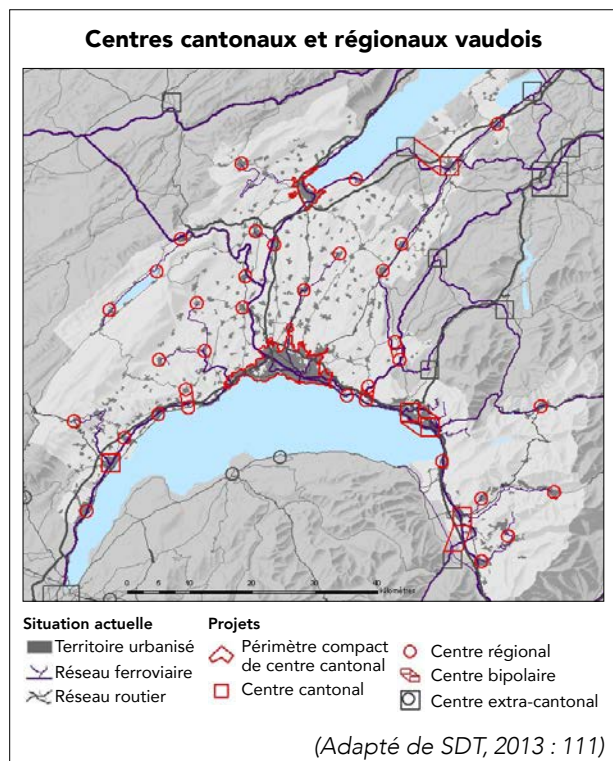
Le PDCn souhaite consolider le réseau de centres dans les régions. Une organisation polycentrique doit garantir que le développement profite à toutes les régions et toutes les villes du canton. Le PDCn différencie entre les centres cantonaux et les centres régionaux.

Les grandes villes du canton correspondent aux centres cantonaux qui se définissent par rapport aux autres villes suisses et doivent permettre un échange avec ces dernières. Se distinguant donc par leur excellente accessibilité, ils concentrent les infrastructures les plus rares, notamment les hôpitaux spécialisés ou les gymnases en plus des pôles de compétences, telles les hautes écoles. Ce sont les agglomérations de Lausanne, d'Yverdon et celle de Vevey-Montreux, et les villes de Nyon, Aigle et Payerne. (SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ci-après SDT), 2013 : 108s)

Étant une partie intégrante de l'agglomération lausannoise, la ville de Renens se situe dans le périmètre compact d'un centre cantonal. (ibid. 110)

Les centres régionaux „[...] font le relais entre les centres cantonaux et les régions [...], offrent des services de niveau moyen à élevé [...] et disposent d'une bonne accessibilité en transports publics et individuels“ (ibid. 109). Les relations entre les centres régionaux et les centres cantonaux se font prioritairement en transport public alors que les centres régionaux sont le relais pour connecter les villages de leur région principalement par les transports individuels. Ainsi, ils assurent une irrigation équitable du canton en termes d'équipements

publics et de points d'accessibilité aux centres cantonaux.



Le SDT (ibid. 111) appuie la définition des centres régionaux sur les critères suivants :

- „de niveau en équipement et en services ;
- de taille et de densité de population et d'emplois. La présence de 2000 habitants et emplois à proximité en zone urbaine est considérée comme un seuil minimal pour nombre de services, par exemple une banque, une pharmacie, un médecin, une crèche (Schuler et al., 2003) ;
- d'activité économique (pôle d'intérêt régional) ;
- de capacité à desservir un bassin suffisant (notamment la capacité d'accueil et d'échange : espaces publics, interfaces, liaisons, mesures contre les nuisances) ;
- de centralité historique et de desserte équitable du territoire (chefs-lieux de districts, régions périphériques)“.

Renforcer les liaisons nationales et internationales

Le plan directeur souligne (ibid. 117) que „[l]'attractivité des centres du canton dépend notamment des performances des réseaux de transports nationaux et internationaux, dont ils sont les portes

d'accès“. Ainsi, l'objectif est de renforcer les liaisons ferroviaires et autoroutières aux niveaux international — à travers des connexions directes aux aéroports internationaux de Genève et de Zurich — national et régional notamment en développant une offre ferroviaire régionale. Ceci est essentiel pour le tourisme, la mobilité des Vaudois ainsi que pour le développement de l'économie vaudoise, particulièrement pour les entreprises multinationales.

Quant au transport de marchandises, l'accent est mis sur une desserte multimodale des régions, ferroviaire là où la masse le permet, afin de limiter les nuisances liées aux transports. (ibid. 108s et 118-123)

Stimuler la construction de quartiers attractifs

Le canton prévoit de stimuler la construction de quartiers denses et attractifs. Au vu des perspectives démographiques jusqu'en 2020, le canton estime nécessaire la construction de 4'500 à 5'000 logements par année. Le retour en ville et la présence de friches urbaines permettent de concentrer une grande partie des nouveaux logements en milieu urbain, en priorité en habitat collectif, bien reliés aux infrastructures publiques, notamment de transport. Le but du canton est de soutenir la construction de nouveaux quartiers mixtes de qualité dans les agglomérations urbaines qui garantissent „[...] la coexistence entre vie sociale et activités économiques“ (ibid. 124) et dont l'attractivité provient d'espaces publics partagés par tous les modes de mobilité. Les mesures s'appuient d'une manière préférentielle sur le développement de l'habitat collectif, la reconversion des friches urbaines, un soutien de la construction en affectations mixtes, la création d'espaces publics de qualité, les interfaces de transport tout en menant une réflexion sur les instruments économiques dans l'aménagement du territoire. (ibid. 108s, 124-145)

Optimiser l'implantation des équipements publics

La dernière ligne d'action compte optimiser l'implantation des équipements publics à l'échelle cantonale. L'offre en équipements publics est élevée dans le canton de Vaud, mais face aux nouvelles exigences liées aux dynamismes économique et démographique ainsi qu'au développement dura-

ble, elle doit être équilibrée sur l'ensemble du territoire et améliorée notamment afin d'utiliser les ressources économiques d'une manière plus efficace. L'implantation des équipements publics doit donc permettre de contrer les dynamiques qui tendent à favoriser les grands centres alors que le plan directeur cantonal a pour objectif une équité territoriale. Ainsi, la structure polycentrique qui profite à toutes les régions doit être appuyée. (ibid. 108s, 146)

7.4. *Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)*

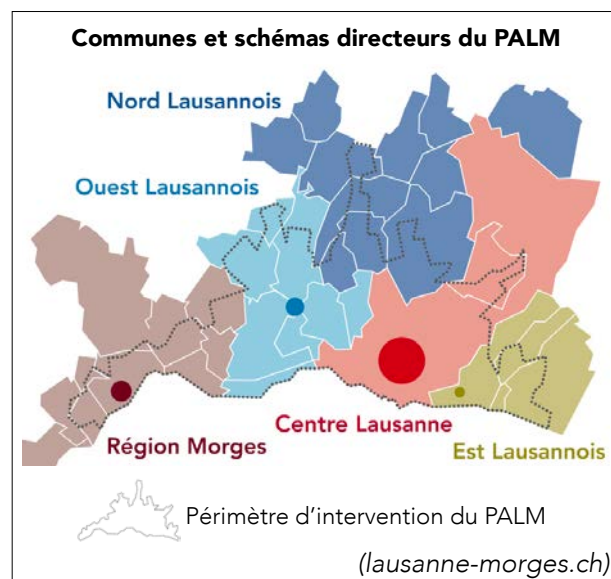
Le PALM remonte à la création du programme des projets d'agglomération de la Confédération. Il s'agit là d'une convention signée en 2007 entre 27 communes appartenant à l'agglomération lausannoise, le Canton de Vaud, la Confédération et des associations régionales. Le périmètre compris par ces communes situées entre Lutry à l'est et Cheseaux-sur-Lausanne au nord de Lausanne et Tolochenaz à l'ouest de Morges est d'une importance majeure pour le canton, puisque 40 % de la population et 60 % des emplois vaudois s'y trouvent.

Le but principal du PALM est de faire face, grâce à une planification intégrée et coordonnée principalement de l'urbanisation et des transports, à la future croissance démographique et aux défis en termes de mobilité et de qualité de vie corollaires à ces dynamiques. Il s'agit en effet de réduire les effets externes qui émanent avant tout du transport individuel motorisé, soit les nuisances liées à la pollution atmosphérique, au bruit ainsi qu'à la dangerosité liée à la forte densité du trafic dans les espaces partagés et les zones les plus denses de l'agglomération.

Ainsi, le PALM partage avec le plan directeur cantonal le but d'intégrer les principes du développement durable dans l'action ayant une incidence sur le territoire.

Le territoire est subdivisé en cinq schémas directeurs, des partenariats entre les communes et le canton qui sont responsables de la mise en œuvre

des mesures prévues. Ce sont les schémas directeurs de la région morgienne (SDRM), de l'Ouest lausannois (SDOL), du Nord lausannois (SDNL), de l'Est lausannois (SDEL) et le schéma directeur du centre de Lausanne. L'entièreté des communes membres des schémas directeurs n'est pas forcément comprise dans le périmètre d'intervention du PALM, puisque ce dernier se concentre sur les territoires urbanisés. Toutefois, l'agglomération lausannoise est polarisée par les quatre villes-centres de Lausanne, Morges, Renens et Pully. (PALM, 2012a : 2 et 2012b : 75, 96)



L'agglomération lausannoise est fortement hiérarchisée et clairement dominée par son centre, la ville de Lausanne. En 2008, le chef-lieu concentre, à lui seul, environ 26 % des emplois⁷, et environ 18 % de la population⁸ du canton de Vaud. (SCRIS, 2011 ; STATVD, 2013).

Ce développement ne semble pas prendre fin de sitôt. En effet, „[s]elon les prévisions, pas moins de 43'000 emplois seront créés dans la région d'ici 2030 et environ 69'000 habitants s'installeront dans la région“ (PALM, 2012a : 17).

Objectifs du PALM

Le PALM s'est donné trois buts politiques soit le rayonnement extérieur, le rôle d'agglomération-capitale et l'accueil d'une croissance forte ; des

⁷ En 2008, le nombre d'emplois était de 89'619 (26.36 %) à Lausanne et de 339'935 dans le canton de Vaud (SCRIS 2011).

⁸ En 2008, la commune de Lausanne comptait 122'018 habitants (17.81 %), le canton de Vaud 684'922 (STATVD, 2013). En 2012, la commune de Lausanne comptait 130'515 habitants (17.88 %), le canton de Vaud 729'971 (STATVD, 2013).

but qui sont traduits dans les huit orientations stratégiques générales suivantes et doivent guider toutes les actions (PALM, 2012b : 79-82) :

- Développer l'agglomération vers l'intérieur ;
- faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement ;
- intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
- mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
- développer une mobilité favorisant les modes de transport durables, en lien avec l'urbanisation ;
- aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
- renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
- mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

Développer l'agglomération vers l'intérieur

Dans ses orientations stratégiques, le projet d'agglomération mise donc sur une urbanisation à l'intérieur des espaces bâtis. Les constructions doivent prioritairement se faire „[...] à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération [...]” (ibid. 79), hors périmètre, elles peuvent se faire dans le respect du plan directeur cantonal.

Cette forme de développement permet de freiner le mitage du territoire, d'économiser la ressource sol et est à la base d'un système de transports publics efficient et attractif — ce dernier nécessite une certaine densité de population pour pouvoir permettre un grand nombre de liaisons aux cadences élevées. Cette densification doit permettre d'accueillir la croissance démographique tout en sauvegardant les paysages et surfaces agricoles. (id.)

Le développement ne doit pas se faire partout de la même manière. Pour l'urbanisation et la densification, le projet accorde une priorité aux quatre centralités principales que sont Lausanne, Morges, Renens et Pully. Les centralités secondaires sont également soutenues „[...] par l'urbanisation, l'implantation de services et d'équipements et leur

interconnexion par un réseau de transports publics performant” (id.). Des sites stratégiques qui présentent d'une part, grâce à leurs surfaces importantes, de grands potentiels et sont d'autre part très bien reliés par les transports publics sont ensuite identifiés. Il s'agit là notamment des friches industrielles de Renens.

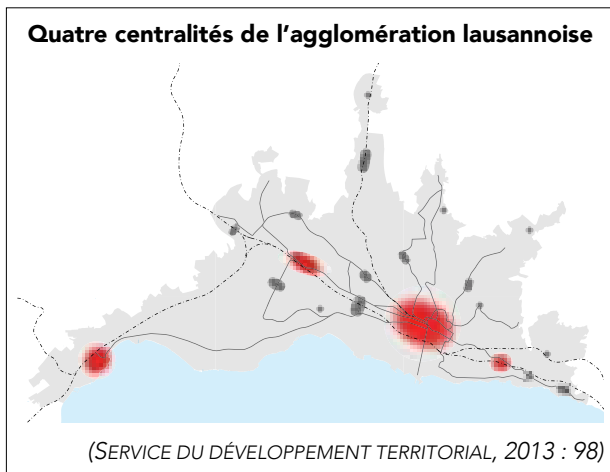
Le PALM prévoit d'amener les centralités et les sites stratégiques à être les moteurs du développement sans pour autant mettre en question les autres sites économiques ni les activités à faible valeur ajoutée. Une attention particulière est mise sur la localisation des installations à forte fréquentation qui doit être à proximité des centralités et bien accessible en transports en commun. (id.)

Centralités et polarités : lieux de l'agglomération intense

Les centralités et les polarités jouent un rôle important dans la stratégie d'agglomération, puisqu'elles sont reliées efficacement par les réseaux de transport public et de mobilité douce. Cette accessibilité est un facteur crucial dans leur développement : au fur et à mesure du renforcement des réseaux de transport public, les centralités sont appelées à s'intensifier. (PALM, 2008 : 96) Le canton soutient le développement et la densification de ces dernières. Il est de la responsabilité des schémas directeurs de planifier et d'accompagner cette intensification. En effet, le rôle spécifique de chaque centralité sera déterminé par les schémas directeurs s'appuyant sur des études stratégiques ou des planifications directrices. (PALM, 2012b : 96)

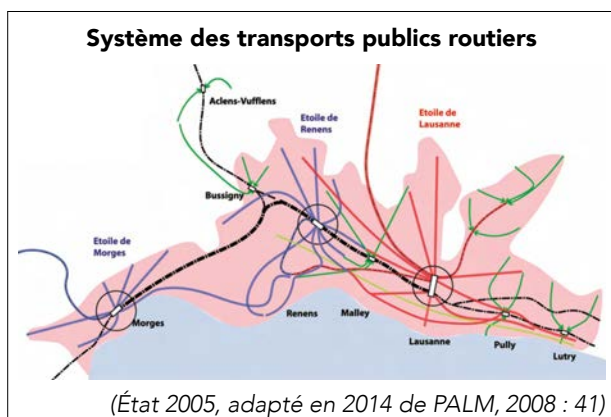
Dans le projet d'agglomération, quatre centralités principales ont été identifiées. Il s'agit de la ville de Lausanne, puis des villes de Morges, Renens et Pully, puisque elles „[...] [offrent] une grande diversité d'équipements et de services à forte attractivité et un excellent niveau de desserte par transports publics, dans l'agglomération Lausanne-Morges et en liaison avec les centres d'autres villes et agglomérations” (ibid. 98). De même, elles sont caractérisées par des centres-villes importants à l'échelle de l'agglomération. Les caractéristiques urbanistiques, culturelles de ces villes sont différentes et elles ne constituent pas toutes des centres historiques. Lausanne a par exemple polarisé la région depuis des

centaines d'années alors que le rôle de Renens est beaucoup plus récent. Par contre, dans la mesure où Renens est désignée à accueillir une interface importante de transports publics, le PALM stipule un aménagement du centre-ville qui soit d'une part fonctionnellement capable de recevoir les flux de passagers et qui affirme d'autre part symboliquement son rôle à venir. (PALM, 2012 : 33)



Des transports publics routiers convergeant vers les gares principales

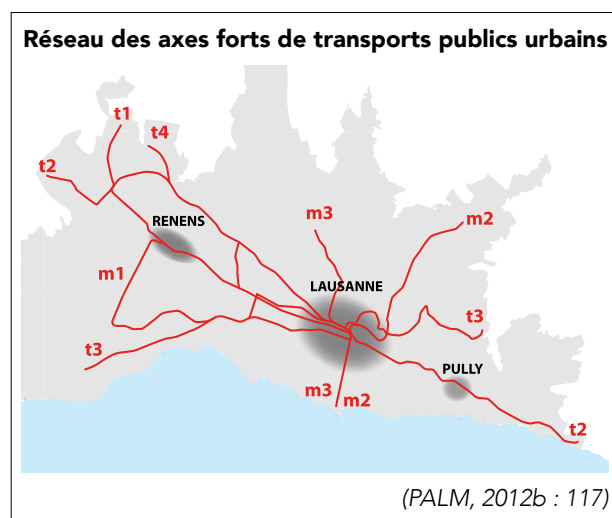
Suivant la logique des centralités et polarités, les réseaux de transports publics routiers s'organisent en étoile autour des villes de Lausanne, Morges et Renens et ont leur centre à chacune des gares. Cette organisation permet un rabattement efficace sur l'offre ferroviaire régionale qui relie fréquemment et rapidement les centres entre eux. Ceci „[...] génère des centres forts“, mais a quelques points faibles. Les centres et les espaces très denses sont généralement très bien desservis, mais le maillage des transports publics est considéré comme insuffisant dans les quartiers moins denses et plus décentrés. De plus, les liaisons tangentielles n'existent que rarement, ce qui oblige à passer par



les centres. Les nœuds, à savoir les gares principales étant saturés, d'importants investissements ferroviaires doivent être faits pour accueillir l'augmentation démographique, d'autant plus que la population est de plus en plus mobile. À la gare de Lausanne, les flux de passagers devraient doubler d'ici 2030 selon les planifications du PALM ; un doublement de la fréquence des trains est prévu à la gare de Renens. (PALM, 2012b : 55)

PALM 2012

Les changements apportés par la deuxième version du PALM, sortie en 2012, concernent notamment l'organisation des transports publics.



Le métro m1, qui verra sa capacité augmentée par l'achat de nouvelles rames, le métro m2, projet phare du PALM 2008, seront complétés par un métro m3 qui relie Ouchy via la gare de Lausanne à la Blécherette et ainsi aux nouveaux quartiers du projet Métamorphose. La nouvelle ligne de métro est incorporée dans le réseau des axes forts de transports publics urbains dont les lignes (mesures A du PALM 2007) seront complétées par un tram ainsi que des bus à haut niveau de service (ci-après BHNS) comme suit :

- ligne t1 (tram Lausanne-Flon – Renens) : prolongement jusqu'à Villars-Sainte-Croix
- ligne t2 (BHNS Lutry – Crissier) : prolongement jusqu'à Bussigny et jusqu'à Lutry
- ligne t3 (BHNS Chailly – Prilly-Malley) : prolongement à Saint-Sulpice en passant par les hautes écoles

- ligne t4 (BHNS Crissier – Lausanne) : électrification et aménagement du tronçon sur l’avenue Florissant à Renens ; cette ligne circule en règle générale sur des tronçons des lignes t1, t2 et t3. (PALM, 2012b : 118s)

Le PALM 2012 accorde une attention particulière aux espaces publics des interfaces de transports publics, aux cheminements piétons ainsi qu’aux itinéraires cyclables qui doivent permettre d’irriguer les quartiers alentour. Ces projets mettent l’accent sur une amélioration de l’accessibilité en transports publics ainsi qu’en mobilités douces et des franchissements nord-sud des chemins de fer. (PALM, 2012b : 195)

La deuxième génération du PALM prévoit également plusieurs mesures d’urbanisation situées sur le territoire de la commune de Renens. Un potentiel d’accueil estimé fin 2012 à 132’700 m² est réparti sur la place du Marché / Savonnerie (un projet de 12’700 m² de SBP construits), la Croisée (23’000 m²), la gare de Renens (27’000 m²) et les Entrepôts (70’000 m²). Avec une densité humaine entre 200 et 400 par hectare, ceci revient à près de 2’100 habitants-emplois. (PALM, 2012c : 75)

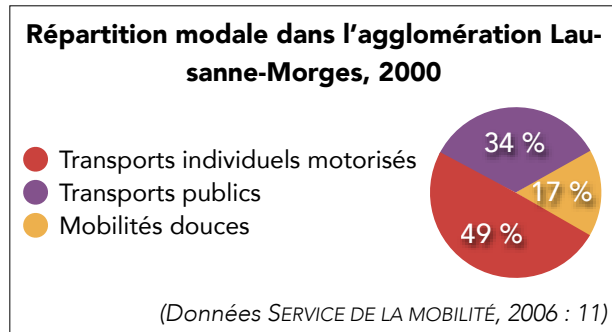
7.5. Schéma directeur de l’Ouest lausannois (SDOL)

Historique

La naissance du schéma directeur de l’Ouest lausannois (SDOL) marque une rupture dans la planification du territoire de la région. Certains qualifient son évolution d’anarchique (KELLER, 2011 : 35). WIDMER (2011 : 52) souligne que „[...] ce territoire connaît depuis plus d’un siècle des vagues d’urbanisation dans des conditions de morcellement administratif, en l’absence de toute pensée globale et structurante“.

À partir des années 1970, l’urbanisation de l’Ouest lausannois était rapide et dispersée. Le développement des centres commerciaux, une pendularité basée sur les transports individuels motorisés et la quasi-absence d’une offre en transports publics produisent beaucoup de bruit ainsi que de grandes quantités de gaz d’échappement. Les pollutions atmosphériques déprécient ainsi fortement la qualité de vie dans l’Ouest lausannois. En effet, Lau-

sanne-Morges est l’agglomération suisse avec la répartition modale la plus favorable aux déplacements individuels motorisés — nulle part ailleurs, on ne se déplace autant en voiture. Les conséquences sont des embouteillages fréquents et un dépassement régulier des valeurs limites d’immission de bruit ainsi que de la qualité de l’air (notamment des NO_x).



La situation étant devenue alarmante, le Conseil d’État du canton de Vaud a décrété, en 1999, un moratoire sur la construction de générateurs importants de trafic automobile.

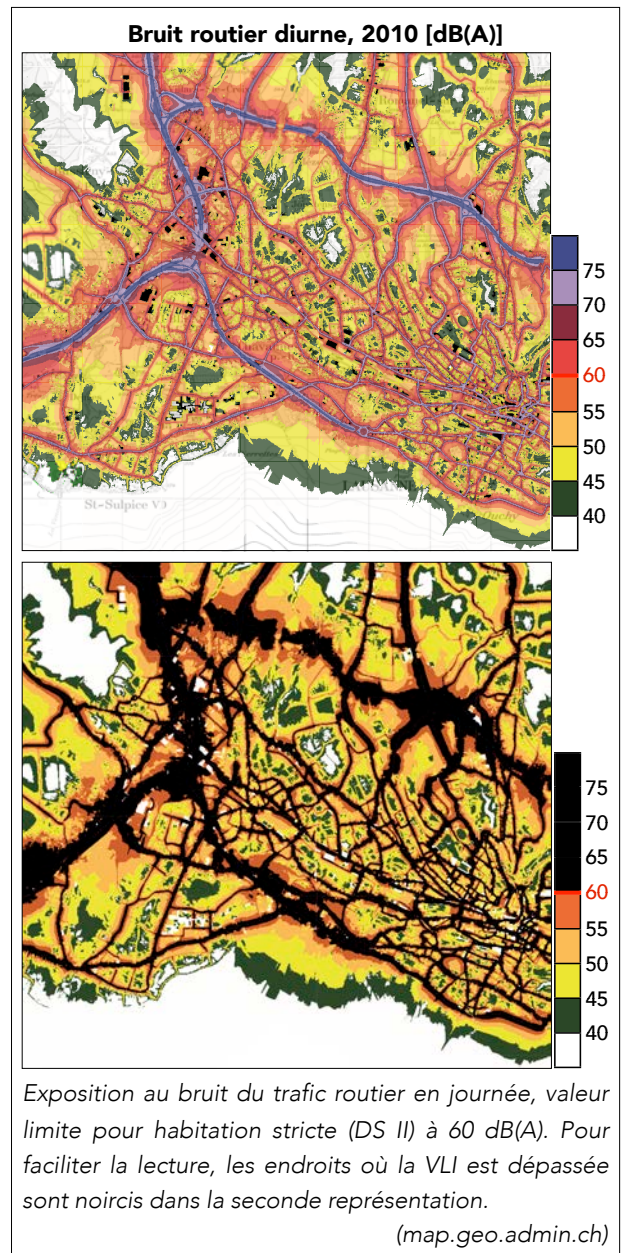
Ce moratoire n’était ainsi pas basé sur un argumentaire d’aménagement du territoire, mais sur la loi fédérale sur la protection de l’environnement (LPE). (DAUM et SCHNEEBERGER, 2013 : 156) Pour le Conseil d’État, c’était un moyen d’obliger les communes à élaborer ensemble en collaboration avec le Canton une planification intercommunale. Si cette dernière aboutit, le moratoire pourrait être levé. Ainsi, le Conseil d’État a établi un lien direct entre les mesures coordonnées entre urbanisme et transports et la solution à la mauvaise qualité de l’air et le bruit. Toutes les communes de l’Ouest lausannois n’étaient pas concernées par le moratoire. Particulièrement la commune de Renens qui s’y est volontairement soumise afin de participer aux négociations de la planification. (MAYSTRE, 2014 ; DAUM et SCHNEEBERGER, 2013 : 156)

Ainsi, le 20 novembre 2000, les communes de Crissier, Renens, Villars-Sainte-Croix, Bussigny-près-Lausanne (ci-après Bussigny), Chavannes-près-Renens (ci-après Chavannes) et Écublens signent en présence d’un Conseiller d’État une convention les obligeant à étudier ensemble l’aménagement urbain. Ce „[...] projet « mobilité et urbanisme » a ouvert une autre perspective de développement

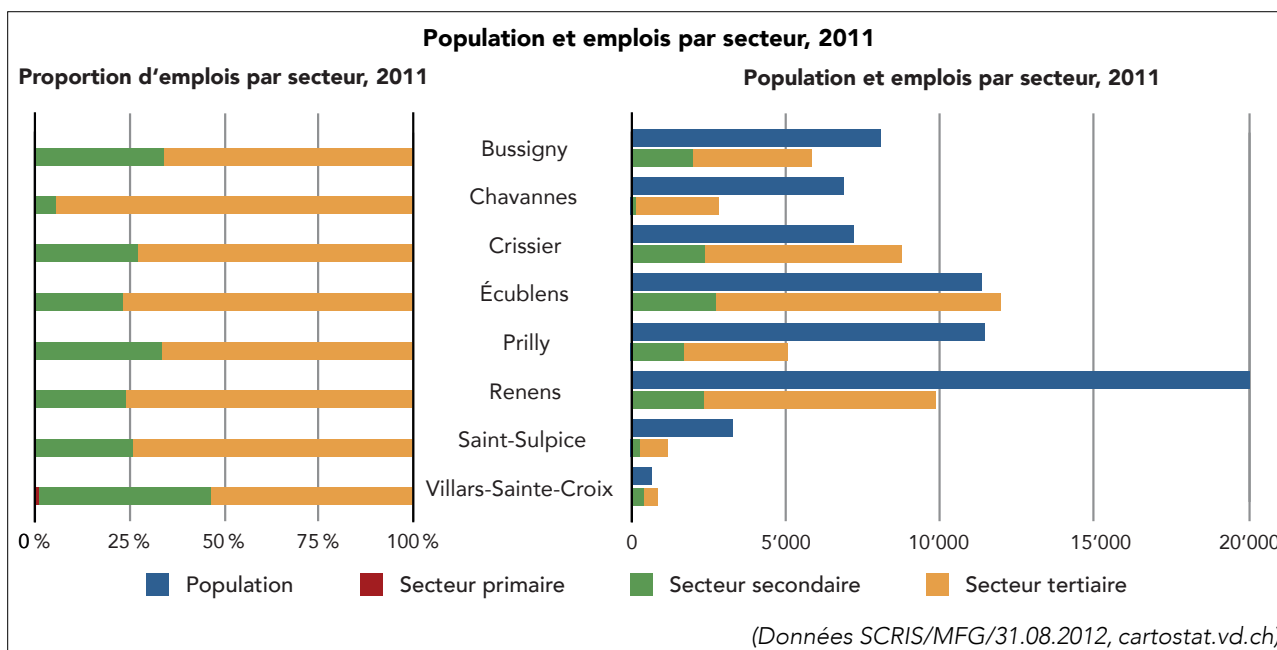
que la poursuite de la tendance antérieure" (SERVICE DE LA MOBILITÉ, 2006 : 11) et le moratoire a été levé. Un groupe de pilotage a été formé par des représentants de l'ensemble des acteurs afin de réfléchir à l'avenir de la région et de proposer des réponses dans les domaines de l'aménagement et du transport. Tout comme Prilly et Saint-Sulpice, Lausanne sera également une commune membre du SDOL, mais le quitte en 2012 pour fonder, avec Epalinges, le schéma directeur centre Lausanne (SDCL). Une première étude a ensuite été élaborée sur la même thématique ce qui a permis une réflexion en profondeur des problématiques. L'intérêt pour résoudre ces questions était dès le début partagé par les communes et une forte volonté politique unissant l'ensemble des partis politiques a permis de porter en avant le projet, qui a abouti une première fois avec la publication du schéma directeur de l'Ouest lausannois en 2003. (DAUM et SCHNEEBERGER, 2013 : 159) Ainsi, et comme l'évoque Tinetta MAYSTRE (2014), „[d]e cette contrainte est née une envie de collaborer [...]” (MAYSTRE, 2014). Cette vision partagée entre les communes a été récompensée par le Prix Wakker en 2011. (KELLER, 2011 : 37 ; SDOL, 2004 : 55 ; PALM, 2012b : 33)

Un bureau du schéma directeur assurant des tâches de coordination entre les communes et mettant en œuvre les recommandations du SDOL est ensuite créé à Renens. Le schéma directeur est un contrat qui engage les autorités des communes signataires à inscrire leur planification dans les objectifs définis, notamment lors de révisions de plans de zones. Les études du SDOL sont organisées par „chantiers” qui recouvrent l'ensemble du territoire concerné. La participation de la population est un principe fort dans le développement des projets du SDOL, comme remarque KELLER (2011 : 36) : „Par des démarches participatives et des études tests, autorités et SDOL ont intégré les habitants dans le processus de transformation.” Aux structures légères, le SDOL se doit d'agir dans le respect de l'au-

tonomie communale et des caractères différents des communes. (KELLER, 2011 : 35 ; SERVICE DE LA MOBILITÉ, 2006 : 11 ; SDOL, 2004 : 53)



Selon la définition de BOCHET (2005a : 30), les communes membres du SDOL sont classées suburbaines (Bussigny, Chavannes, Crissier, Écublens, Prilly et Renens) ou périurbaines d'emploi (Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix). Leurs caractéristiques statistiques peuvent parfois varier fortement.



De 1990 à 2001, à la différence de la ville de Lausanne qui a vu sa population diminuer (- 11 %), les communes de l'Ouest lausannois ont enregistré une augmentation démographique de 6 %, ce qui est nettement au-dessus de la moyenne cantonale de 3 %. Renens est pourtant plus faible que les autres communes. (SDOL, 2004 : 18)

La décennie de 1990 et 2001 est marquée par une tertiarisation de l'économie consécutivement au départ d'industries. L'évolution du nombre d'emplois est généralement à la baisse dans l'Ouest lausannois (- 2.2 %). Les pertes sont très importantes pour Saint-Sulpice (- 30.7 %), Crissier (- 13.1 %) et pour Chavannes (- 8.7 %). Les exceptions sont Écublens (+ 1.9 %), ce qui est probablement lié aux expansions des hautes écoles, notamment de l'EPFL sise entièrement sur son territoire communal, et Renens qui marque une hausse forte de 8.6 %.

En 2011, la présence du secteur primaire est négligeable, avec 93 emplois ou 0.2 % des emplois ; même dans la commune qui marque le plus fort taux du secteur primaire, Villars-Sainte-Croix, ce dernier reste extrêmement faible (0.81 %).

Le secteur secondaire est encore relativement bien présent dans une grande partie des communes. Il offre près de 12'000 emplois dans l'ensemble de l'Ouest lausannois, ce qui correspond à 25.8 % du total des emplois. La commune de Chavannes enregistre un très faible taux, qui semble d'une part

lié à l'absence de grandes industries de production et donc à la faible quantité d'emplois présents sur le territoire communal et d'autre part, à la présence de l'université. Nous notons que Villars-Sainte-Croix note avec plus de 45 % la plus forte proportion d'emplois dans le secteur industriel.

Enfin, le secteur tertiaire offre avec 74 % la grande majorité des emplois, soit plus de 34'400 places de travail. Ce secteur offre d'ailleurs la plus grande proportion en nombre d'emplois en temps partiel, puisqu'en équivalents pleins temps, le chiffre descend à un peu moins de 28'200 emplois.

Perspectives d'évolution

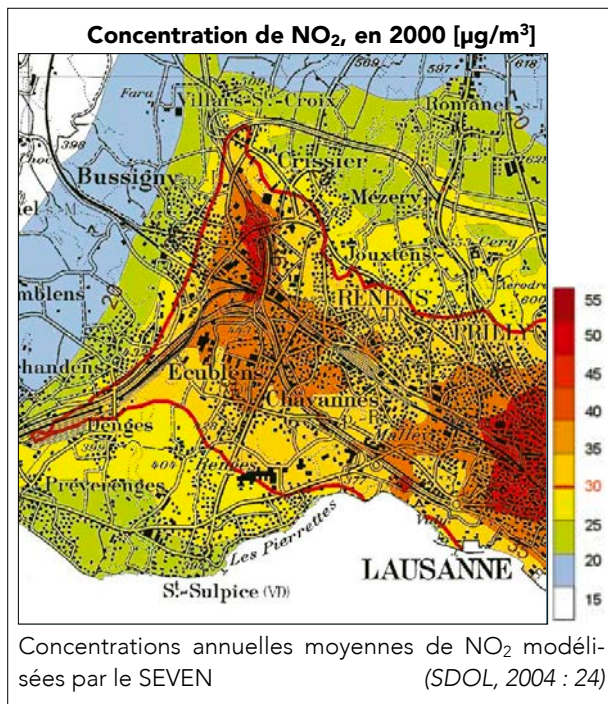
En 2004, les estimations démographiques du SDOL prévoyaient une augmentation de 12 % ou de 6'100 habitants à l'horizon 2012 qui était en réalité avec 8'432 ou une croissance de 16.9 % largement dépassée, ce qui correspond à 138 % de l'augmentation prévue. À l'horizon 2020, environ 9'700 nouveaux habitants sont attendus. En 2011, les prévisions voyaient une hausse de la population de 20'000 à 30'000 d'ici 2030. (KELLER, 2011 : 35)

Quant aux perspectives du nombre d'emplois, les incertitudes économiques ne permettaient pas au SDOL d'avancer des chiffres exacts. Toutefois, compte tenu de la faible augmentation entre 1990 et 2001, les importantes surfaces d'activités disponibles suffirent pour accueillir de nombreux emplois dans l'immédiat. En réalité, l'augmentation du nombre d'emplois (en équivalent plein temps, EPT)

entre 2001 et 2008 dans les communes de l'Ouest lausannois a été très forte (+ 20.5 %) et largement supérieure à celle enregistrée à Lausanne (+ 4.3 %). Ce sont surtout les communes de Crissier, de Chavannes et d'Écublens qui ont pu attirer de nouveaux emplois alors que Renens a enregistré une légère baisse (- 1.8 %). (SDOL, 2004 : 19, et SCRIS)

Environnement

La pollution atmosphérique est un enjeu majeur pour le développement de la région, d'autant plus que „la qualité de l'air s'est globalement détériorée ces 5 dernières années” (SDOL, 2004 : 24). Dans une grande partie de l'Ouest lausannois, notamment autour des grands générateurs de trafic, des autoroutes et dans les quartiers urbains denses, les valeurs limites d'immissions (OPair) de 30 µg de NO₂/m³ sont régulièrement dépassées.



Quant aux nuisances sonores, les „[...] valeurs limites sont en général dépassées sur les axes qui ont plus de 10'000 véh/j” (ibid. 25).

Les perspectives d'évolution dans ce domaine ne laissent pas beaucoup à espérer. Une diminution des déplacements en voiture pourrait diminuer les émissions de NO₂ d'environ 5 %. „Toutefois, cet ordre de grandeur est insuffisant pour assainir les secteurs les plus chargés actuellement (plus de 35 µg/m³). Ainsi, la problématique des poids-

lourds et des chauffages est réellement prépondérante.” (id.)

Trois mesures sont prévues en matière de bruit. Grâce à une organisation du trafic qui concentre ses charges sur des axes peu sensibles, une fluidification du trafic ainsi qu'un emploi croissant de revêtement routier phonoabsorbant, „[...] le bruit ne devrait pas augmenter sur les axes principaux sensibles. Les mesures d'assainissement prévues par les plans de cadastre du bruit restent cependant nécessaires (sur le chemin de propagation ou au récepteur)” (id.)

Déplacements

La répartition modale dans l'Ouest lausannois est clairement favorable aux transports individuels motorisés. Ceci est notamment dû aux nombreux grands générateurs de trafic que sont les centres commerciaux. Durant la décennie 1990-2001, le nombre de déplacements a augmenté plus rapidement dans l'Ouest lausannois que dans la moyenne régionale, ce qui provoque des problèmes de saturation de trafic ainsi que des nuisances liées au bruit et à la pollution atmosphérique. Les infrastructures routières présentes conçues dans une logique de transit pour accueillir de grands flux de voitures ont favorisé l'utilisation de la voiture, car, „[e]lles n'ont pas été conçues pour connecter les petits centres de l'agglomération entre eux. Leur maille est trop large, des tronçons manquent et elles ne sont pas en mesure d'irriguer les nouveaux morceaux de ville” (WIDMER, 2011 : 55). En conséquence, 68 % des déplacements avec comme départ ou destination l'Ouest lausannois se font en voiture, 11 % en transports publics et seulement 21 % par des modes doux — en ville de Lausanne, cette répartition diffère avec une moins forte proportion de déplacements réalisés en transports individuels motorisés (57 %), 17 % en transports publics et 26 % de modes doux. La politique modale que poursuit le SDOL a pour but un report modal vers les transports publics ainsi que les transports non motorisés. Pour ce faire, les transports publics doivent être développés „aux endroits où leur attractivité pourra concurrencer l'automobile” (SDOL, 2004 : 21). Les affectations de ces endroits doivent être adaptées à la bonne ac-

cessibilité en transports publics afin d'en tirer profit. Les obstacles créés par les lignes de chemin de fer ainsi que les autoroutes sont défavorables à la marche. Il est ainsi prévu d'améliorer les connexions existantes et d'en construire de nouvelles afin d'augmenter la qualité des parcours. (SDOL, 2004 : 20s, WIDMER, 2011 : 55)

Selon les modèles d'évolution et grâce à une politique des transports et d'urbanisation volontariste, il serait „[...] possible de limiter l'accroissement du trafic ces prochaines années à 1-1,5 % par an, soit à 25-30 %” (SDOL, 2004 : 23) à l'horizon 2020.

„Dans ce cas, la part des TP passerait de 11 à 14 % (plus 3 points ou un quart de plus) et la part des TNM de 21 à 23-24 % (plus 2-3 points), la part des TIM diminuant de 68 à 62-63 % (moins 5-6 points). Ces chiffres mettent en évidence le potentiel de report plausible pour le développement de la mobilité dans l'Ouest lausannois.” (id.)

Pour ce faire, le SDOL (ibid. 55) propose de suivre les principes d'aménagements suivants :

- „favoriser la mixité des types d'établissements [...] là où une alternative à la voiture existe. La génération de trafic sera maîtrisée grâce au stationnement ;
- localiser précisément les emplacements pour les gros générateurs de déplacements (dans les secteurs à haute accessibilité TP et proches de quartiers d'habitation importants) avec des règles de stationnement spécifiques ;
- ne tolérer que les installations faiblement génératrices de déplacements individuels motorisés dans les secteurs où la deserte voiture est quasiment la seule alternative.”

Urbanisation

Le territoire de l'Ouest lausannois est hétérogène tant quant aux tissus bâtis, que quant à la distribution des emplois et de la population. Ses communes dissemblables ne peuvent donc dans l'ensemble être considérées comme une ville. Afin d'identifier des portions de territoire s'apparentant du moins statistiquement à une ville, le SDOL tente,

de manière caricaturale, de quantifier la ville par les trois indicateurs suivants : la densité humaine nette, la mixité fonctionnelle et la densité bâtie.

Densités humaine et bâtie, mixité fonctionnelle

	Densité humaine nette	Mixité fonctionnelle	Densité bâtie
Bussigny	54	0.59	0.23
Chavannes	75*	0.37*	0.33
Crissier	47	0.84	0.19
Écublens	60*	0.97*	0.24
Prilly	86	0.40	0.38
Renens	97	0.51	0.42
Saint-Sulpice	31	0.50	0.14
Villars-Sainte-Croix	21	0.90	0.09
Lausanne	111	0.72	0.46

Densité humaine nette : emplois + habitants / superficie de la commune

Mixité fonctionnelle : emplois / habitants

Densité bâtie : SBPH / superficie de la commune

* Étudiants EPFL et UNIL non compris

(Données SDOL, 2004 : 13)

Selon ces indicateurs de l'ensemble de l'Ouest lausannois, en considérant la totalité de son territoire, Renens est la seule commune dont les caractéristiques sont semblables à celles d'une ville. L'analyse par quartier „[...] fait apparaître que les centres de Renens et de Bussigny, ainsi que les quartiers du Croset à Écublens et de Chavannes nord (gare), possèdent des caractéristiques urbaines quantitatives comparables à celles de la ville de Lausanne” (ibid. 13). Cette analyse révèle des coupures fortes dans l'urbanisation. (ibid. 12s)

Fragmentation des secteurs d'urbanisation



„Secteurs considérés comme urbains grâce à la conjugaison de la densité humaine nette, la mixité fonctionnelle et de la densité bâtie.

Ces secteurs sont fragmentés et leur discontinuités suivent notamment les lignes de chemin de fer, les routes cantonales importantes et l'autoroute.”

(Adapté de SDOL, 2004 : 12)

Les principes d'urbanisation que propose le SDOL organisent l'occupation des réserves de terrains potentiellement constructibles en fonction de leur vocation, de leur potentielle génération de dépla-

cement ainsi que du niveau des infrastructures de transport à disposition. (ibid. 19)

Dans ce contexte, il est important de mettre en place une stratégie d'urbanisation coordonnée entre les communes.

Lignes directrices du SDOL

Dans les lignes directrices, le schéma directeur traite les domaines de l'urbanisation, des déplacements, des espaces publics et des paysages naturels, des domaines ayant une incidence sur le territoire qui sont susceptibles d'évoluer et d'apporter des solutions durables et efficaces.

Les objectifs généraux du SDOL sont les suivants :

- *„Améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois (affirmation du caractère urbain) dans une perspective de développement durable, notamment grâce à la valorisation des structures urbaines existantes (axes de communication, lignes de transports publics, lieux repères, etc.).*
- *Maîtriser le développement du trafic individuel motorisé et restreindre les nuisances qu'il génère.*
- *Renforcer l'offre en transports publics et développer les infrastructures existantes de manière coordonnée avec l'urbanisation.*
- *Développer la mixité des affectations (le logement en particulier) et densifier les quartiers urbains à proximité des interfaces de transport publics.*
- *Exploiter et mettre en valeur les potentialités paysagères du territoire.*
- *Créer des pôles de référence complémentaires aux lieux historiques en s'appuyant sur les centralités existantes et en valorisant les friches en milieu urbain.*
- *Assurer la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement (air, bruit, sols).*
- *Développer la collaboration intercommunale et avec les Services de l'État.*

- *Tisser un réseau continu et sûr de parcours pour les usagers non-motorisés tout en modérant le trafic sur le réseau routier.” (SDOL, 2004 : 33)*

Le schéma directeur ne propose pas une refonte totale des infrastructures en place, mais d'optimiser les ressources en place en mettant en valeur les points forts et structurants, notamment les centralités, les réseaux routier, autoroutier et de transports publics ainsi que les commerces ; il a également comme but „[...] une utilisation plus rationnelle des potentiels constructibles effectifs” (id.).

En ce qui concerne les déplacements en général, les actions du schéma directeur doivent s'inscrire dans l'objectif thématique suivant : *„Satisfaire la mobilité grâce à la priorité des TP, à la maîtrise des TIM et à l'attractivité des TNM. Cet objectif de mobilité est soutenu par une urbanisation coordonnée et respectueuse de l'environnement, et par des interfaces de qualité.” (ibid. 48)*

Transports publics

En termes d'offre de transports publics, les lignes directrices du SDOL visent une offre disponible⁹ (proximité et fréquence) ainsi qu'une attractivité dans l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois. Ainsi, il souhaite augmenter la faible part modale des transports publics de 25 % au moins. (ibid. 51)

Le SDOL esquisse un réseau qui participe à l'atteinte de cet objectif. Ce dernier intègre un réseau principal structurant et un réseau secondaire. Dans ce réseau, le rôle de la gare de Renens doit être affirmé, notamment en confirmant l'arrêt des trains InterRegio dans la desserte nationale.

De plus, il stipule la création d'un réseau structurant avec des lignes régionales rapides et fréquentes composé par différents niveaux :

- trains RER : la colonne vertébrale du réseau ; offrent des liaisons à travers l'agglomération ;
- les liaisons d'agglomération permettent aux quartiers importants ainsi qu'aux pôles périphériques de directement accéder au centre de Lau-

⁹ *„Une offre est considérée comme disponible lorsqu'elle est à proximité (distances à l'arrêt de 300m pour le bus et 500m le pour train) et utilisable fréquemment (cadence minimale de 10 à 15 min pour les lignes principales, de 6 h à 20 h).” (SDOL, 2004 : 51)*

sanne avec une cadence minimale de 10 minutes ;

- Puis „le niveau des liaisons urbaines, avec des liaisons directes vers les centres de l'Ouest les gares REV qui desservent les centres des communes, les quartiers d'habitat et les zones d'activités importantes (cadence minimale 15 minutes) [...]“ (id.)

Le SDOL (id.) souhaite que la desserte soit complétée grâce à „[...] un réseau secondaire hiérarchisé avec les niveaux suivants :

- le niveau des liaisons de quartier (surfaces jaunes), avec des liaisons directes vers les centres de l'Ouest qui desservent le reste des quartiers et zones d'activités avec un service de base (cadence horaire minimale, si possible demi-heure) ;
- l'offre complémentaire (surfaces vertes) avec un service minimal spécifique à des besoins particuliers (service scolaire, à la demande, spécial entreprise, etc.)“

Concernant l'accessibilité en transports individuels motorisés, l'accessibilité de Renens sera augmentée par la nouvelle jonction autoroutière d'Écublens qui a également pour but de décharger le réseau routier — le trafic de transit est notamment visé par cette mesure. (ibid. 53)

Espaces publics

Concernant les espaces publics, le constat dressé en 2004 est assez négatif, sauf dans les centres villageois. L'objectif du SDOL est alors de „[r]ecomposer et requalifier le réseau des espaces publics de proximité (cheminements, parcours piétonniers reliant les espaces verts, etc.) en vue d'offrir une bonne desserte piétonne, de favoriser l'utilisation des transports en commun et d'améliorer l'image de la région“ (ibid. 61).

Pour ce faire, la conception d'un projet de réseau de mobilités douces est stipulée. Ce dernier doit créer des liens forts et perceptibles entre les centres existants et les centralités futures. Pour rendre plus attractives la marche à pied et l'utilisation des vélos, le „niveau zéro“ de la ville doit être recomposé et les interfaces de transports publics doivent être de qualité. (id.)

Mise en œuvre

Deux principes accompagnent la mise en œuvre des mesures du schéma directeur. Le premier vise la concertation entre les acteurs concernés, qu'ils soient publics ou privés, le second vise la coordination mesures ayant une incidence sur le territoire, „[...] notamment entre l'urbanisation et les transports“ (SDOL, 2004 : 71).

8. Analyse des critères de centralité

Sur la base des théories des auteurs du CERTU ainsi que de CHALAS (2010), nous allons dans ce chapitre procéder à une analyse de la centralité de Renens. La partie des fondements théoriques nous a permis de définir un catalogue de critères qui sont nécessaires à la formation ainsi qu'à la durabilité de centralités. Ce sont les critères de la multi-fonctionnalité, de l'accessibilité et des échanges, de la multi-temporalité, le critère de rayonnement et d'attractivité ainsi que les représentations. Par la suite, la satisfaction par Renens de chacun de ces critères sera étudiée en détail. Le traitement de tous les éléments constitutifs de la centralité doit nous aider à répondre à la seconde question de recherche. Pour rappel, celle-ci cherche à connaître les requis pour que Renens puisse s'affirmer comme centralité (secondaire) dans l'agglomération lausannoise.

Ainsi, une attention particulière sera accordée aux projets dont la réalisation influencera potentiellement la satisfaction desdits critères. Ceci nous apportera des éléments permettant d'apprécier de quelle manière la centralité de Renens évoluera.

À la fin de chaque facteur, un tableau SWOT résumera les forces, faiblesses, opportunités et menaces que nous aurons identifiées.

Tableau SWOT

Forces	Faiblesses
Facteurs positifs d'origine interne	Facteurs négatifs d'origine interne
Facteurs positifs d'origine externe	Facteurs négatifs d'origine externe
Opportunités	Menaces

8.1. Multi-fonctionnalité

La multi-fonctionnalité est l'un des ingrédients nécessaires pour la création de centralité. En effet, une variété de fonctions rend un lieu attractif pour un grand nombre de personnes, des habitants locaux comme venant de plus loin. Ainsi, les personnes viennent en ville pour travailler, faire des achats, pour tirer parti des lieux de divertissement et de culture. L'attractivité de ces aménités urbaines dépend fortement du degré d'interconnexion des fonctions, notamment par un aménagement de l'espace public de qualité. Il convient de rappeler que par l'effet de synergie, l'attractivité des fonctions croît plus vite que leur simple somme (LAVADINHO et LENSEL, 2010b : 135).

Par la suite, nous allons analyser non seulement l'espace public et le tissu commercial qui est ancré au centre de Renens, mais également la présence des autres fonctions (santé, formation, sport et culture).

La fonction de pouvoir de décision et de contrôle que BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 553) intègre à la multi-fonctionnalité est présente à Renens par son rôle administratif. De nombreuses décisions qui concernent l'ensemble des communes de l'Ouest lausannois se font à Renens, notamment dans les bureaux du SDOL, du PALM ou des transports lausannois. En tant que chef-lieu du district de l'Ouest lausannois, qui regroupe depuis 2008 les huit communes membres du SDOL, Renens héberge également la préfecture. (SCHULER, 2011 : 171)

8.1.1. Espaces publics

Ces dernières années, le centre de Renens a beaucoup évolué. Un grand travail a été fait pour requalifier les rues du centre ce qui aboutit en 2011 à l'inauguration de la nouvelle place du Marché.

La première place du marché fut aménagée avant la Seconde Guerre mondiale à proximité de la centralité de la gare jadis récente. Dans les années 1970, le centre commercial Migros s'y installe amenant une grande installation de parking. (DELLA CASA, 2010 : 6) Depuis lors, la place est devenue un „[...] lieu de rencontre très prisé des habitants riverains, une vie sociale intense et variée s'y développe“ (ibid. 7).

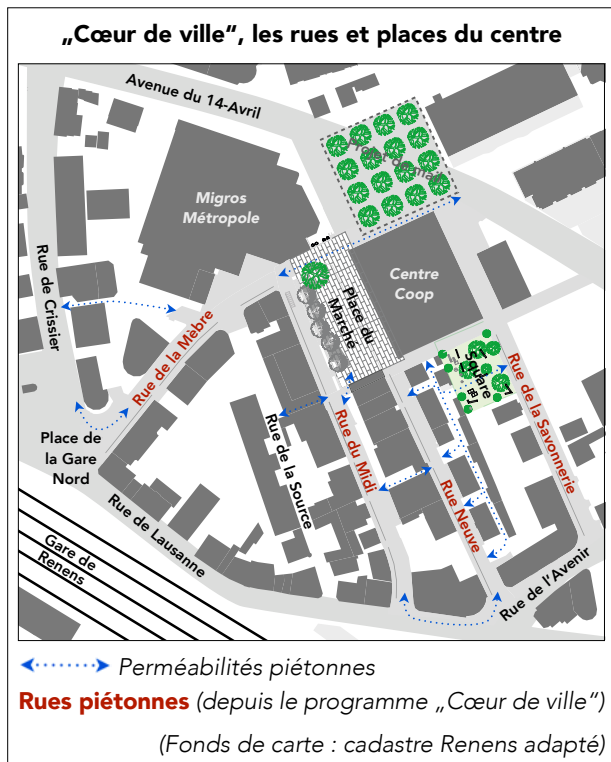
Comme explique Francesco DELLA CASA (id.) „[à] partir de 2003, la Coop fait part aux autorités de sa volonté de concrétiser un projet comprenant un petit centre commercial et des logements“. À la suite, un concept comprenant également les projets communaux de rénovation de la place, un square ainsi que des jardins de poche sont développés et suivis par un concours d'architecture. Les deux bâtiments de la société Coop comprennent des logements dont une partie de logements protégés, des bureaux, le centre médical de Renens ainsi que les commerces. Sollicitant le soutien de la population, la Municipalité demande un référendum facultatif qui se tient en février 2008. La population accepte le projet, soumis sous forme de plan de quartier, avec une large majorité de 77 %.

Le projet lauréat du concours a depuis été modifié en tenant compte des avis exprimés par les habitants lors des séances d'information publique. Ce processus participatif déclenche à son tour la réorganisation du centre de la Migros qui avec une nouvelle façade plus accueillante et une nouvelle entrée s'oriente clairement vers la place du Marché. „Par contamination spontanée, ce sont donc plusieurs projets privés qui suivront les lignes directrices proposées par l'aménagement de l'espace public, lui-même élaboré à la suite d'une vaste opération de concertation.“ (ibid. 9)

Après deux ans de travaux, la place est inaugurée en 2011. L'architecture rectangulaire de cette dernière rappelle le passé agricole de Renens, notamment sa surface en plaques de béton marbré. Sa forme est ouverte afin d'accueillir les différents styles architecturaux des bâtiments jouxtant la place. Elle abrite également un parking souterrain. Le sud de la place est marqué par un grand couvert en béton plissé qui intègre une arborisation nouvelle tout en conservant le grand saule pleureur. Misant sur la continuité, la sauvegarde de ce témoin de l'ancienne place a été fortement souhaitée par la population. Sous le couvert, des bancs permettent de s'asseoir et des installations de musique ainsi qu'une petite scène destinée à accueillir des concerts ou d'autres événements ont été installées. Ceci s'insère dans le concept plus large de

la place, celui d'être un lieu qui se prête au plus grand nombre de fonctions possibles.

L'ensemble des investissements se monte à un peu plus de 100 millions de francs, dont 8 millions des collectivités publiques. (HOFSTETTER, 2009 : 19)



Orientées sur la nouvelle place, les rues du centre, rendues piétonnes et nouvellement arborisées par le programme „Cœur de ville”, sont toutes aménagées de la même manière. Elles sont dépourvues de différences de niveau et vont de façade à façade afin de garantir une continuité spatiale. Poursuivant dans ce sens, le programme a également mis l'accent sur les perméabilités piétonnes en requalifiant des cheminements existants et en en créant de nouveaux afin de désenclaver certaines rues du centre. (DELLA CASA, 2010 : 16 ; ADMANE, 2012 : 25)

Ainsi, les projets de la Place du Marché ainsi que de la requalification des rues du centre ont su créer une nouvelle urbanité au centre de Renens ; la Municipalité évalue les travaux globalement de manière positive, tout en sachant qu'un potentiel d'amélioration existe. Pour ces travaux, la commune a également reçu le prix du „piéton d'or”. En interview, la Syndique (HUGUENIN, 2014) exprime que l'on „[...] devrait peut-être mieux utiliser au niveau design ou verdure pour la décoration ur-

baine afin de monter un peu le niveau de nos aménagements urbains en général”. (MAYSTRE, 2014 ; HUGUENIN, 2014)

La requalification du centre n'est pourtant pas terminée : la mise à double sens de l'Avenue du 14-Avril impliquera la création du mail, d'un nouvel espace public reliant mieux les deux bords de l'Avenue.

8.1.2. Tissu commercial

Outre un espace public de qualité, une grande diversité des commerces est indispensable à un centre multi-fonctionnel. Le centre-ville de Renens dispose d'une large palette de commerces, restaurants et de services qui est apte à couvrir les besoins quotidiens des habitants.

La plupart des commerces sont concentrés entre la place Sud de la gare et l'avenue du 14-Avril au nord de la gare, respectivement la rue de Crissier et la rue de l'Avenir. Dans ce périmètre, deux grands parkings, le premier au centre Métropole (Migros), le second au centre Coop, disposent d'une offre en stationnement largement suffisante, sauf parfois le samedi matin, comme remarque Marianne HUGUENIN (2014).

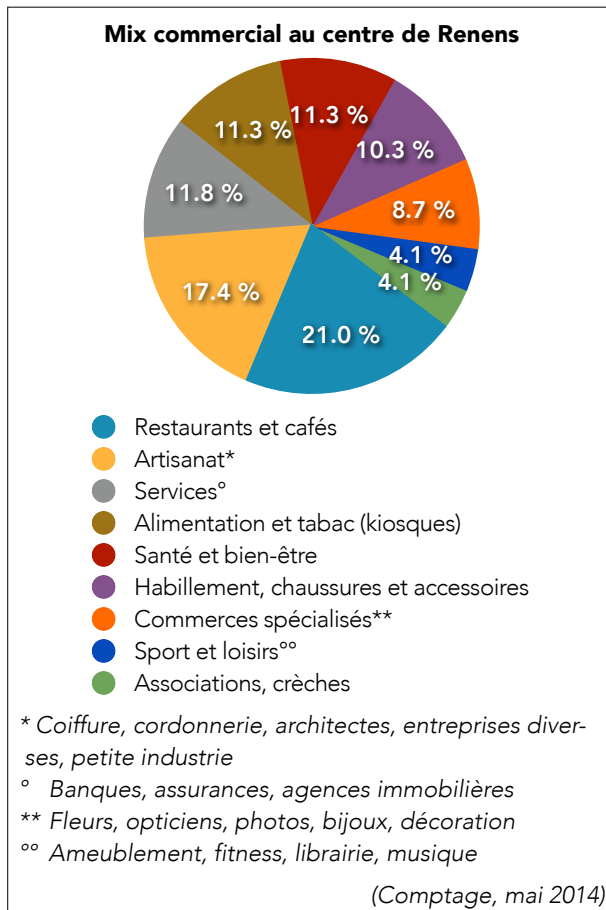
Nous avons recensé les commerces afin de pouvoir évaluer leur mixité, dans les annexes se trouve le résultat géolocalisé de ce recensement.

La catégorie de commerces la plus représentée est composée par la restauration et les cafés qui en de nombreux cas contribuent à animer l'espace public avec leurs terrasses. Si leur nombre est grand, leur diversité laisse à désirer, s'agissant en grande partie de restauration rapide, de type kebab ou pizza. Malgré l'ouverture d'un grand restaurant par McDonald's en 2012, la diversité et la qualité de la restauration est, selon Tinetta MAYSTRE (2014) plutôt basse. Mais des changements sont ici visibles avec l'arrivée en 2013 du nouveau restaurant „1 café du Marché” qui relève le niveau de la restauration. Pour sa venue, „[...] des efforts massifs [...]” ont dû être faits par la Municipalité, raconte Marianne HUGUENIN (2014).

L'artisanat est la deuxième catégorie, notamment en raison du nombre important de salons de coiffure et de manucure.

Avec Migros, Coop et Denner, les grandes surfaces sont également présentes autour de la place du Marché, tous les besoins d'achats quotidiens peuvent alors être faits au centre.

Si un grand nombre de magasins de mode se trouvent au centre de Renens, ils ont tous comme point commun d'opérer dans des niveaux de prix assez bas. De même, les grandes boutiques et les grandes chaînes internationales, telles H&M, C&A ou encore Zara sont absentes.



L'offre commerciale au centre est large et assez diversifiée, mais la qualité est plutôt faible. Si les investissements dans les espaces publics ont été importants, HUGUENIN (2014) remarque qu'ils n'ont pas automatiquement induit un changement des commerces ni un renforcement de l'attractivité commerciale. Tinetta MAYSTRE (2014) rajoute que „[l]a qualité des commerces n'a pas suivi et reste un peu monofonctionnelle à l'image des petits cafés et restaurant du type kebab ou pizza. Ceux-ci répondent certainement à une attente, mais il nous semblait qu'il fallait une certaine diversification qui n'est pas encore atteinte.“

C'est pourquoi la commune a mis en place une promotion économique, dont le succès n'est pas affirmé, car il se cantonne à l'installation de „[...] quelques commerces en plus [qui, en plus,] ont eu de la peine“ (MAYSTRE, 2014).

8.1.3. Formation

Au niveau de la formation, l'ouverture en 2007 de l'ECAL marque une prise en considération de l'Ouest lausannois pour la formation supérieure. Cette école cantonale d'art a un renom international et attire des étudiants et des professionnels du domaine de partout dans le monde.

La construction d'un gymnase pour l'Ouest lausannois dans le quartier des Entrepôts, prévu pour la rentrée de 2017 ramène le dernier maillon manquant de la formation dans l'Ouest lausannois. Il sera désormais possible de faire toute la scolarité jusqu'à l'université ou l'école polytechnique dans le district. Le gymnase s'inscrit dans un plan de quartier dont il sera la première construction. Ce dernier prévoit la réaffectation d'une zone importante (environ 35'500 m²) au sud des voies. Le nouveau quartier réhabilité accueillera environ 300 logements, des commerces et également le centre de commande du trafic ferroviaire de Suisse romande des CFF avec environ 1000 employés travaillant en équipe 24 heures sur 24.



Autant pour la venue de l'ECAL que pour celle du nouveau gymnase, un grand travail de lobbying de la part des politiques locales a été nécessaire. (HUGUENIN, MAYSTRE, 2014)

8.1.4. Secteur de la santé

En tant qu'infrastructures très spécialisées et dépendieuses, les hôpitaux sont évidemment une fonction qui ne peut être présente dans chaque petite ville. Dans l'agglomération lausannoise, deux grands hôpitaux garantissent une couverture optimale du territoire : l'hôpital de Morges pour la région morgienne et le CHUV à Lausanne pour le cœur de l'agglomération. L'absence d'un hôpital à Renens ne doit donc pas être considérée comme un signe de faiblesse.

En revanche, des soins médicaux de base sont une nécessité. La présence notamment du centre de santé, à la rue de la Savonnerie, ainsi que de nombreux cabinets médicaux éparpillés autant dans le centre-ville que dans les autres quartiers, garantissent des services de médecine générale.

8.1.5. Équipements de sport

En ce qui concerne le sport, il convient de noter que la patinoire du Lausanne HC se trouve partiellement sur sol renenais. Situé entre Prilly et Renens, le centre intercommunal de glace de Malley est une infrastructure importante pour l'ensemble de l'agglomération.



En mars 2014, un projet de remplacement de ce stade a été présenté. Ce dernier prévoit de construire un complexe sportif comprenant un nouveau stade de glace, mais devant aussi abriter „[...] une piscine olympique, un bassin de 25 mètres, et

une fosse de plongeon” (AUDÉTAT et BOURNOUD, 2014). L'ensemble des infrastructures pour lesquelles les partenaires, à savoir les communes de Renens, Prilly et Lausanne ainsi que le canton de Vaud, vont débloquer un budget d'environ 200 millions de francs doit également servir pour l'organisation de concerts et de spectacles. Proche de la halte RER de Prilly-Malley et sur la future ligne de tram, ce projet d'importance régionale dispose d'une accessibilité optimale. En revanche, vu sa distance au centre de Renens, ses effets bénéfiques sur le cœur de la ville seront certainement très limités, notamment en ce qui concerne l'apport de personnes flânant par les rues du centre.

Mêlant sport et divertissement, la piscine de Renens, AquaSplash, offre en été de grands bassins, des plongeoirs, trampolines, une rivière à courant ainsi que quatre toboggans géants, des attractions attirant un public régional.

8.1.6. Lieux culturels

Pour la Municipalité de Renens, la culture est une importante prestation à toutes les catégories de la population. Plusieurs institutions culturelles sont présentes à Renens, des festivals ont régulièrement lieu au centre et un projet de musée est en cours de réalisation. (MUNICIPALITÉ DE RENENS, 2011 : 3)

Le Théâtre Kléber-Méleau, situé dans le quartier de Malley est l'un des lieux culturels les plus connus de Renens. Son environnement, le quartier de Malley, est aujourd'hui en friche, mais voué à se développer d'une manière importante ces prochaines années. Malgré la volonté initiale de la part des propriétaires de rentabiliser le terrain, l'intégration du théâtre a pu être garantie afin de pouvoir garder ce „[...] haut lieu d'art alternatif et émergent” (MAYSTRE, 2014). Comme autres lieux culturels à mentionner sont l'espace Silo dans le Silo Tschumi, de même que l'espace TILT. „Ce côté culture alternative de Renens est quelque chose d'extrêmement fort”, souligne également Ariane WIDMER (2014).

Au centre, la Salle de spectacles offre une grande salle d'une capacité de 740 places assises. Elle est ouverte à tout genre de manifestations, tels des spectacles, expositions, concerts, conférences, pro-

jection de film, festivals ou encore des banquets. Par ailleurs, le conseil communal de Renens y siège une fois par mois.

Plusieurs festivals ont lieu à Renens. „Festimix“ se produit tous les trois ans, le festival tarmac a lieu chaque année et se concentre sur les arts de la rue. De manière générale, on remarque que la place du Marché est très utilisée par toutes les associations d’horizons différents.

L’un des buts de la nouvelle place du Marché était de favoriser la vie culturelle. Ainsi, elle a été planifiée dès le début pour accueillir des manifestations. Comme le remarque Tinetta MAYSTRE (2014), „[...] il y a régulièrement des événements, mais il pourrait y en avoir plus, donc ça peut encore évoluer“.

Le paysage culturel de Renens est en mouvement constant. Deux projets vont amener des changements importants. D’un côté, le projet de „L’autre musée“ qui réaffectera l’ancienne ferme dite des Tilleuls.

Cette ferme, une ancienne maison de maître datant du XVIII^e siècle, est l’un des rares bâtiments rennais dont l’histoire remonte plus haut que le XX^e siècle. Elle était vouée à être détruite par son propriétaire, avant qu’un mouvement citoyen ne la sauve. Par la suite, la ville a décidé de racheter le domaine et d’y aménager un musée, „[...] un centre culturel qui permet à l’ensemble des arts de s’y développer, qu’on y accueille de la photographie, de la peinture ou de la sculpture accompagnée d’événements“ (MAYSTRE, 2014).

De l’autre côté, pour occuper les espaces laissés libres suite à l’incendie de l’ancien cinéma Corso, à la rue du Midi, un projet de nouveau théâtre avait été commencé, mais n’a pas (encore) pu être conclu. D’ailleurs, il n’y a actuellement pas de cinéma dans le tissu culturel rennais.

Ainsi, HUGUENIN (2014) constate qu’au niveau culturel, „[...] nous avons un retard au centre[, mais il y d’autres] opportunités au centre, à la Savonnerie par exemple, ou à la rue de l’Avenir.“ (MUNICIPALITÉ DE RENENS, 2011 : 3, 5)

Conclusions sur la multi-fonctionnalité de Renens

Nous pouvons conclure que le centre de Renens dispose malgré quelques lacunes d’une bonne

multi-fonctionnalité. Le centre-ville est peu spécialisé, un nombre important d’emplois sont présents dans un grand nombre d’entreprises, notamment dans le commerce. L’offre de ces derniers est assez diversifiée, apte à couvrir les besoins quotidiens de la population résidente. Dans un secteur assez petit, les clients peuvent le plus souvent choisir entre plusieurs établissements. C’est donc un centre-ville aux courtes distances.

Par contre, l’intensité commerciale est nettement inférieure à ce qu’on peut trouver au centre-ville de Lausanne (WIDMER, 2014). De plus, la qualité des commerces est dans la plupart des cas plutôt basique, ce qui est caractéristique d’une petite ville disposant d’un potentiel de clients moyennement important. Ceci explique également l’absence des grandes chaînes de la mode. L’offre commerciale montre quelques lacunes, puisque certains types de commerces sont absents. Il manque notamment une confiserie, une boucherie ou encore un enseigne d’électroménager — STEG et ElectroLAN se trouvant au chemin de Perrelet, hors du centre de Renens, en direction de Lausanne. Nous voyons ici clairement que Renens souffre de concurrence : d’une part avec l’excellence commerciale du centre de Lausanne et d’autre part avec la taille et l’excellente accessibilité automobile des grands centres commerciaux à Crissier.

Le multiculturalisme de Renens a également des apports positifs puisqu’il se traduit par la présence de traiteurs, restaurants et commerces alimentaires amenant des goûts et des saveurs de toutes les parties du monde. Ceci doit certainement être considéré comme une qualité, quand bien même le risque d’une perte de diversification semble présent surtout pour la restauration rapide de type kebab.

Quant aux espaces publics, nous estimons très valorisants les travaux qui ont été entrepris par la Municipalité ces dernières années. Malgré la tenue de nombreux événements culturels au centre, il y a encore du potentiel dans l’utilisation des espaces publics, de la Place du Marché notamment.

Une attention particulière se traduit par l’arborisation du centre-ville, notamment avec les jardins de poche et le Square ; ceci semble nécessaire, d’au-

tant plus qu'il n'y a pas de vrais parcs au centre. Tout comme certaines personnes interviewées l'ont remarqué, nous pensons qu'un effort d'aménagement plus qualitatif doit encore être fait.

Malheureusement, l'hôtellerie fait défaut à Renens. Dans ce contexte, il est d'autant plus regrettable que l'hôtel annoncé dans le programme des bâtiments du plan de quartier Renens-Gare-Sud ait été abandonné pour le projet d'architecture.

Résumé : Multi-fonctionnalité

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Offre commerciale diversifiée et concentrée • Accessibles des fonctions • Qualité des espaces publics reliant les fonctions • Événements culturels 	<ul style="list-style-type: none"> • Offre comm. incomplète • Faible qualité des commerces et restaurants • Manquent hôtel, cinéma, théâtre au centre ; pas de parcs
<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité améliorée par projets de tram/gare • Nouveau gymnase 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence par l'excellence commerciale de Lausanne
Opportunités	Menaces

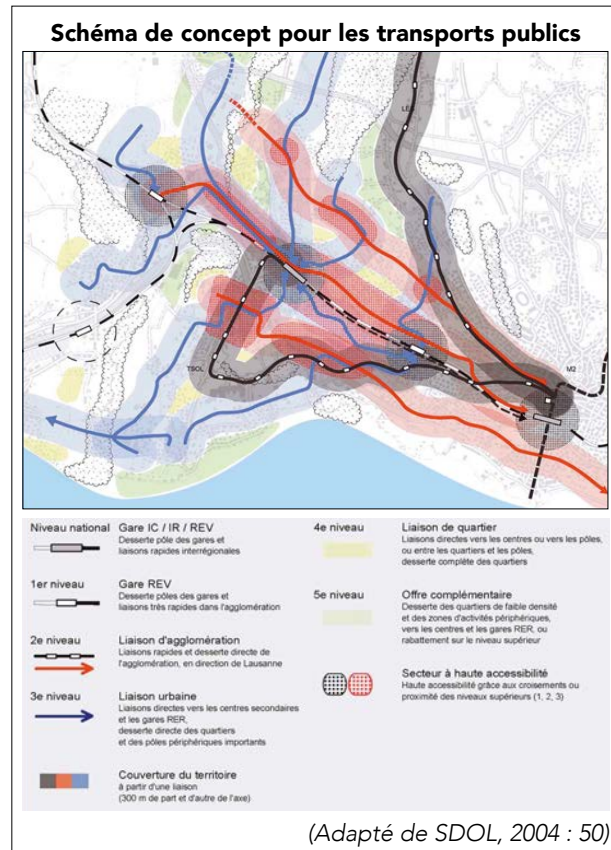
8.2. Accessibilité et échanges

Un bon niveau d'accessibilité par tous les modes de transport, publics ou privés, permet la rencontre entre les personnes et les entreprises. Comme soulignent les chercheurs du CERTU (1999b : 26), une bonne accessibilité et des échanges sociaux caractérisent les espaces de centralité. Le niveau d'interactions est pourtant difficile à mesurer, comme le remarque BOURDEAU-LEPAGE (2009 : 554). Selon elle, „[...] les interactions immatérielles, qui aujourd'hui fondent la spécificité urbaine, sont pratiquement impossibles à saisir directement. Elles sont souvent approximées par des mesures d'agglomération et/ou de position, ou par des sources supposées d'interactions.” (id.)

Nous analyserons donc ci-après les conditions d'accessibilité et en particulier les projets d'infrastructure afin d'apprécier l'évolution de ce critère de centralité.

Le SDOL a élaboré en 2004 une vision de la desserte à long terme dont le but est de minimiser les espaces qui disposent d'une mauvaise accessibilité en transports publics. Ces espaces sont desservis par le réseau secondaire (jaune et vert), c'est-à-dire

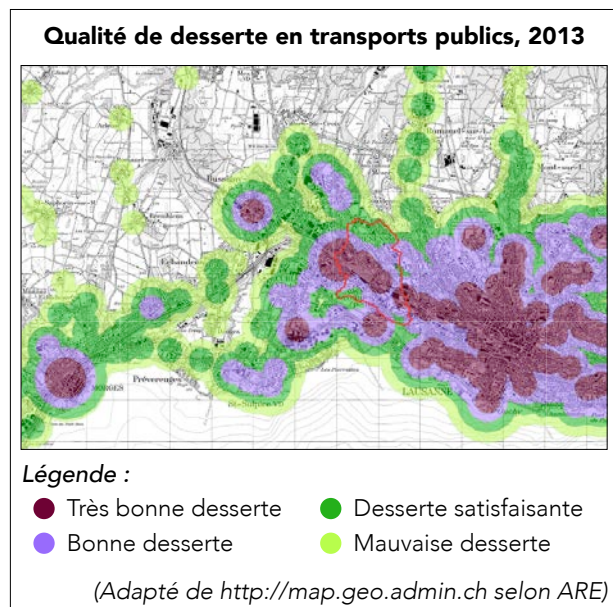
uniquement par les transports individuels motorisés, mais se trouvent à plus de 300 m d'une ligne de transports publics (2^e et 3^e niveau). „Le schéma fait ressortir les secteurs à haute accessibilité (rond tramé noir et ovale tramé rouge), là où différents niveaux se croisent.” (SDOL, 2004 : 50)



L'Office fédéral du développement territorial (ARE) élabore une cartographie de la qualité de desserte en transports publics pour tout le territoire suisse. Chaque point est analysé selon la distance et la fréquence des connexions offertes par les réseaux de transport en commun. Comme le montre la carte ci-après, une grande partie du territoire communal de Renens se trouve dans une zone de desserte qualifiée de très bon ou de bon. En revanche, un grand secteur principalement affecté à l'habitation et aux industries au nord de la commune ainsi que le secteur piscine/cimetière/refuge au sud-ouest disposent d'une qualité de desserte jugée satisfaisante. En effet, les liaisons d'agglomération rapides (2^e niveau) ont toutes pour destination Lausanne. Les lignes de bus amenant les populations du Nord de Renens vers son centre sont peu performantes. La ligne 38, notamment, est qualifiée par la Syndique (HUGUENIN, 2014) comme

„[...] faible, pas très attractive, courte qui fait des boucles“.

Toujours au Nord, mais à un niveau régional, une nouvelle ligne de bus, la ligne 54, relie Cheseaux à Renens depuis décembre 2012, ce qui évite le détour par Chauderon et le LEB. Cette ligne a permis d'améliorer la position centrale de Renens dans le réseau. (TL, 2014 : 19 ; PALM, 2012b : 222)

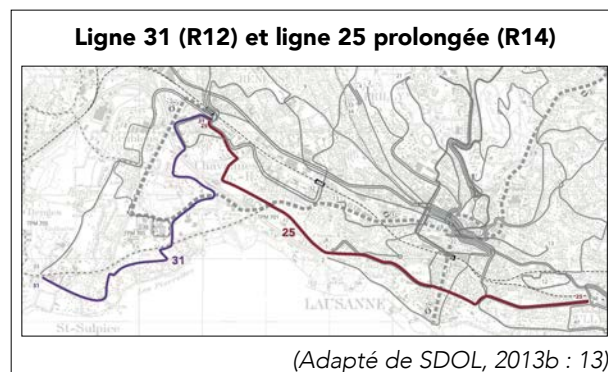


Cependant, la qualité de desserte est susceptible d'augmenter fortement ces prochaines années dans l'Ouest lausannois et à Renens en particulier. Plusieurs projets d'envergure d'infrastructure de transport public auront une influence sur l'accessibilité de Renens. Le prolongement de la ligne 25 sera le premier à être réalisé, puis le projet de rénovation de la gare de Renens viendra jouer sur l'accessibilité et enfin le tram et les BHNS amèneront une capacité nouvelle dans le réseau de transports publics. Dans la suite, nous allons les présenter afin de pouvoir apprécier leur influence sur le facteur de centralité qu'est l'accessibilité.

8.2.1. Prolongement de la ligne 25

Dans le cadre du réseau des transports lausannois 2014, l'offre de transports publics sera grandement améliorée dans l'Ouest lausannois. En effet, par rapport au réseau de 2010, les transports publics de la région lausannoise (ci-après tl) prévoient d'augmenter les prestations de 55 %, alors que l'augmentation pour l'ensemble de l'agglomération s'élève à 19 %. Cet accroissement qui élève

l'offre à Renens au même niveau qu'à Lausanne-Chauderon est déjà partiellement réalisé avec la nouvelle ligne 31 reliant Saint-Sulpice via les hautes écoles à la gare de Renens (depuis le réseau 2012, R12). Un autre grand changement arrivera en été 2014 (réseau 2014, R14) avec le prolongement de la ligne 25. (SDOL, 2013b : 3)



Actuellement, cette ligne urbaine est exploitée avec des trolleybus et relie la gare de Pully à la Bourdonnette (transbordement métro m1) en passant par le quartier sous-gare de Lausanne, l'avenue de Cour et la Maladière. À partir de l'été 2014, la ligne est prolongée jusqu'à la gare de Renens, en passant par la piscine de Renens et la rue du Simplon. Le terminus est situé à l'arrêt Glycines, puisque la place y permet la remise à l'horaire des bus ainsi que le rebroussement des bus pour repartir vers Pully. Les investissements se partagent entre les tl (pour les lignes de contact), les communes de Renens et de Chavannes (pour les travaux routiers nécessaires à l'accueil des bus) ainsi que les communes partenaires du projet de la gare pour les changements liés au terminus ainsi qu'à la modification du tracé routier au sud de la gare de Renens. (COMMUNE DE RENENS, 2013 : 17s)

Cette ligne sera très performante, d'une part en raison de la grande capacité des bus articulés, d'autre part grâce aux fréquences élevées du réseau urbain. Durant les heures de pointe, la cadence de la ligne sera de 10 minutes. Elle amènera une nouvelle liaison directe vers le sud de Lausanne, notamment vers les plaines de Vidy, ainsi que Pully. L'augmentation de l'offre de bus à la gare de Renens rendra cette dernière plus attractive, notamment en raison des possibilités de transbordement accrues.

La ligne doit également décharger les deux lignes de bus en direction de Chauderon/Lausanne-Flon ainsi que les trains régionaux en direction de Lausanne durant les années de travaux sur les axes Renens-Chaudron respectivement Renens-Lausanne Gare. En effet, les travaux pour la construction de la nouvelle ligne de tram auront des effets négatifs sur la performance des lignes urbaines en direction de Lausanne. Les travaux pour la gare de Renens ainsi que les installations ferroviaires, notamment le saut-de-mouton entre Renens et Lausanne altéreront également la qualité des relations avec Lausanne.

8.2.2. **Rénovation de la gare de Renens**

La rénovation urbaine de la gare de Renens est un projet phare de l'Ouest lausannois et l'un des importants projets d'infrastructure de transport public du PALM. Ce dernier (PALM, 2012b : 171) postule que „[...] les structures des Schémas directeurs font les études générales, les communes prenant le relais au moment de la réalisation [...] en collaboration étroite avec les opérateurs de transport public, en particulier avec les t1“. Ainsi, les quatre communes sises autour de la gare, à savoir Chavannes, Écublens, Crissier et Renens, l'État de Vaud, les CFF et les t1 collaborent pour une refonte complète des infrastructures de la gare. La nouvelle gare plus moderne doit répondre aux enjeux futurs de l'Ouest lausannois, à savoir une augmentation importante des flux de passagers, l'arrivée du tram t1 ainsi qu'un important projet immobilier au sud de la gare.

Les installations de la gare datent du début du siècle dernier, sont vétustes et ne répondent plus aux normes en vigueur, notamment liées à la sécurité des passagers (largeur des quais) ou aux accès pour personnes à mobilité réduite (pas de rampe ni ascenseurs). Des flux de passagers toujours plus importants montraient depuis longtemps que les installations actuelles sont sous-dimensionnées. Ce d'autant plus que les prévisions prévoient une forte augmentation des flux par la gare, que ce soit en nombre de trains ou en nombre de passagers.

C'est pourquoi, à l'initiative des communes, les entreprises de transport et les autorités communales

se sont réunies pour penser l'avenir de la gare. (CFF, 2014 : 1)

Responsables de l'aménagement des espaces publics, les communes ont initié un concours d'architecture en 2007 qui a primé l'idée de la passerelle. Le projet qui implique également la réorganisation et la rénovation des places aux extrémités Nord et Sud de cette nouvelle liaison. En raison de l'utilisation du lierre sur la façade est de la passerelle, le projet a été baptisé „Rayon vert“. Outre sa fonction première de donner accès aux quais, ce pont au-dessus des voies se veut être un symbole fort de connexion entre les communes alentour ainsi qu'entre les deux espaces historiquement séparés par les chemins de fer. Le SDOL estime à 20 % des flux piétons les „mouvements [...] transitant entre le nord et le sud des voies“ (SDOL, 2013a : 2). Le langage architectural du projet est visible sur les places ainsi que sur la passerelle, mais a également été repris par les CFF pour intégrer les nouvelles marquises de façon harmonieuse.

Image de synthèse du projet lauréat „Rayon vert“

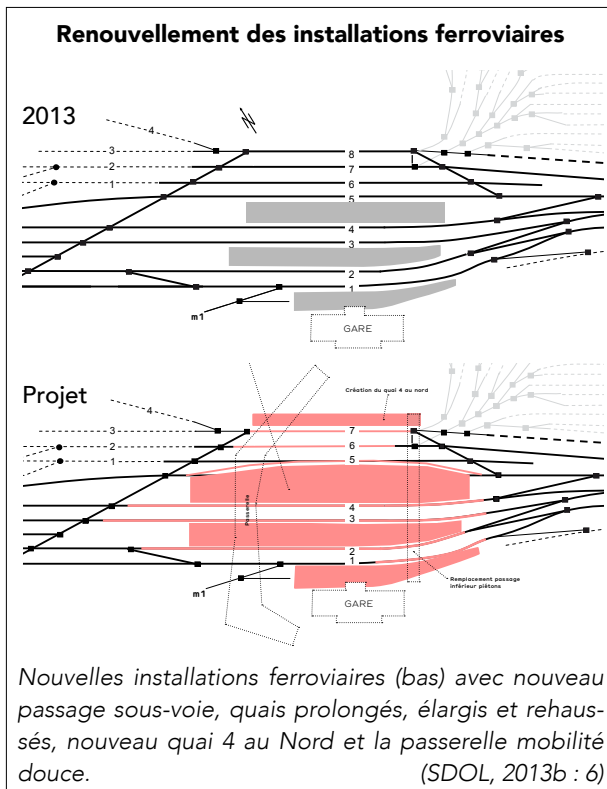


(SDOL, 2013b : 6)

Dans le cadre du projet, les CFF vont entièrement transformer les installations ferroviaires. Les quais seront élargis — ce qui devient possible grâce à l'enlèvement de la huitième voie — et rehaussés pour augmenter le confort, la sécurité et le flux des passagers, ils seront également prolongés à 420 m afin de pouvoir d'accueillir les nouveaux trains. Un nouveau quai partagé par les trains et le tram sera aménagé au nord de la gare, afin de faciliter le transit entre ces deux moyens de transport.

Les travaux, prévus entre 2014 et 2019, se font dans le cadre du programme „Léman 2030“ des CFF et sont intimement liés à la construction de la quatrième voie et du saut-de-mouton entre Lausanne

et Renens. Ces investissements lourds sont cruciaux pour l'augmentation de la capacité du réseau ferré en Suisse romande. (CFF, 2014)



Le projet apportera de grandes améliorations pour les personnes à mobilité réduite, les personnes ayant des poussettes ou voyageant avec des valises ou des vélos. En effet, les accès aux quais seront entièrement refaits afin de conformer les installations aux normes en la matière, notamment la norme sur la construction adaptée aux personnes en situation de handicap.

Ainsi, le nouveau passage sous-voies construit par les CFF disposera pour chaque sortie sur les quais ou les places au Sud et au Nord d'une paire composée d'une rampe d'accès ainsi que d'un escalier. Pendant la construction du nouveau passage, l'accessibilité sera assurée grâce à des ascenseurs provisoires. Sur la passerelle construite par les communes à l'ouest de la gare, les piétons bénéficieront d'un accès aisé grâce à des ascenseurs ainsi que des escaliers roulants, en plus des escaliers. Sur la place Nord, une longue rampe facilitera l'accès aux piétons poussant leurs vélos ; au Sud, deux grands ascenseurs rendent l'accès à la passerelle aisé.

Une importance particulière est donnée à la qualité des aménagements de l'espace public. La requali-

fication des deux places se fera par l'utilisation d'un même langage architectural, du même mobilier urbain ainsi que de la même arborisation, des tilleuls. La place Nord sera dédiée totalement aux transports publics et à la mobilité douce. Outre les dépose-minutes, un parking deux-roues de 200 places avec un accès direct à la passerelle sera aménagé. Au Sud, une zone de rencontre sera aménagée. De part et d'autre du bâtiment voyageur de la gare, deux nouvelles constructions participant à la densification du quartier verront le jour. Dans le cadre du plan de quartier „Gare-Sud“, CFF Immobilier prévoit d'y installer des commerces, des bureaux, quelque 200 logements locatifs. Au sous-sol des deux bâtiments seront intégrés un parking relais public de 50 places ainsi que des installations de stationnement pour cyclistes (une vélostation surveillée de 120 places ainsi qu'un parking vélos de 180 places).



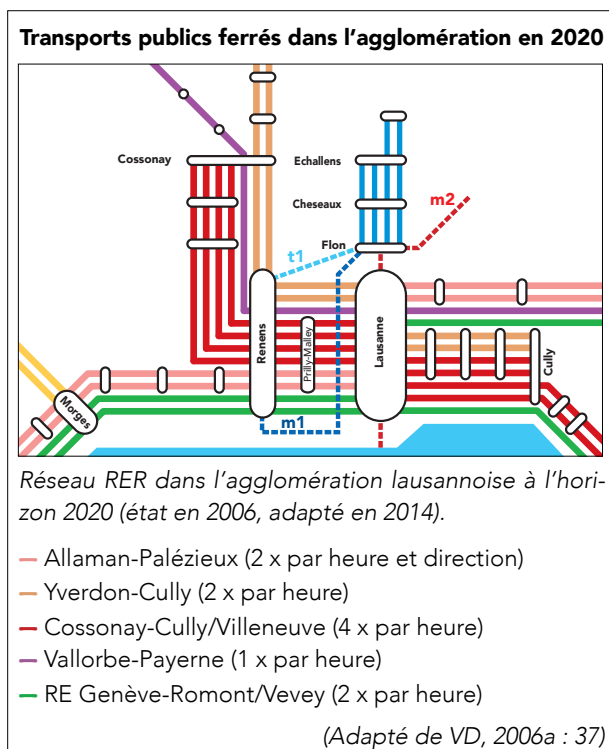
Le nouveau bâtiment Ouest intègrera un terminus renouvelé du métro m1 agrandi et élargi. Entièrement à l'abri, les deux voies ne devront alors plus se partager le même quai. Ceci facilitera les flux de passagers notamment aux heures d'affluence maximale et constitue une amélioration nette de la sécurité des voyageurs. Le développement de l'offre du m1 sans modification lourde des infrastructures est difficile, car il opère dans un réseau saturé aux heures de pointe. Ainsi, les tl ont pris la décision d'acheter des véhicules supplémentaires afin

de procéder à une circulation à double traction en continu. Cette mesure augmente la capacité de la ligne de 33 %. (PALM, 2012g)

Développement de l'offre ferroviaire

Dans tout le réseau du RER Vaud, le plus de passagers sont transportés entre les gares de Lausanne et de Renens. Mais le nombre d'utilisateurs de la gare de Renens est appelé à augmenter fortement. En 2008, environ 23'600 personnes par jour traversaient la gare, dont 19'000 pour prendre un train. À l'horizon 2020, les planificateurs attendent une augmentation à environ 27'000 voyageurs. Déjà depuis longtemps, la demande croît de façon significative. Mais cette augmentation est voulue par les politiques de transfert modal, elle est renforcée par l'augmentation de l'offre tant des réseaux RER, bus, métro que du tram et elle sera facilitée par les nouvelles installations plus attractives et accueillantes. (SDOL, 2013a : 6 ; CFF, 2012 : 5)

Actuellement, la gare de Renens est desservie par cinq trains du réseau RER par heure, en plus de deux trains RegioExpress, et ce, par direction. Avec les lignes Yverdon-Lausanne (S11), Vallorbe-Palézieux (S2), Allaman-Villeneuve (S3), Yverdon-Villeneuve (S1) et Allaman-Palézieux (S4), une grande partie des régions du canton sont accessibles sans changement de train.

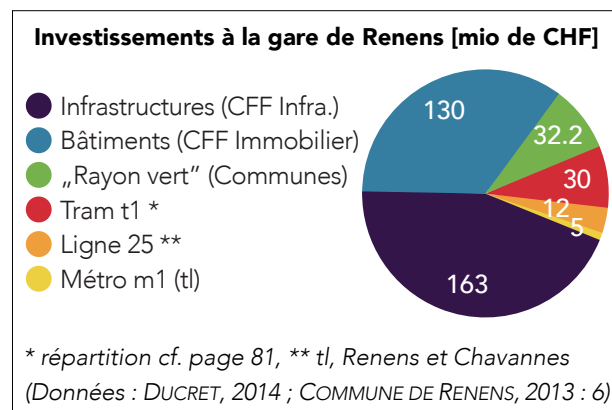


À l'horizon 2020, les nouvelles installations ferroviaires permettront une cadence au quart d'heure au cœur de l'agglomération entre Cossonay et Cully ainsi que la cadence à la demi-heure des grandes lignes. Le nombre de trains s'arrêtant à Renens sera donc beaucoup plus important.

„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.“ (SDOL, 2013a : 6)

Financement

Les investissements pour ce projet d'envergure s'élèvent à environ 322 millions de francs et sont partagés entre les partenaires (cf. graphique ci-après). Dans le graphe sont également représentés les investissements pour le terminus du tram, ainsi que ceux nécessaires pour l'arrivée de la ligne 25 (terminus, lignes de contact, aménagements routiers). Le projet „Rayon vert“ inclut la passerelle et ses accès aux quais, les réaménagements des places, ainsi que les stationnements vélos.



La nouvelle gare de Renens conservera la partie triage, occupant une importante surface au nord de la ligne reliant Renens à Prilly-Malley. La gare de triage de Renens a deux fonctions. La première est la recomposition de trains de marchandises arrivant et partant généralement la nuit. Une seconde offre est composée par deux trains de ligne directs reliant Renens à Dietikon ZH en journée. Ces trains transportent uniquement des cargaisons qui seront reprises par des camions et assurent ainsi la des-

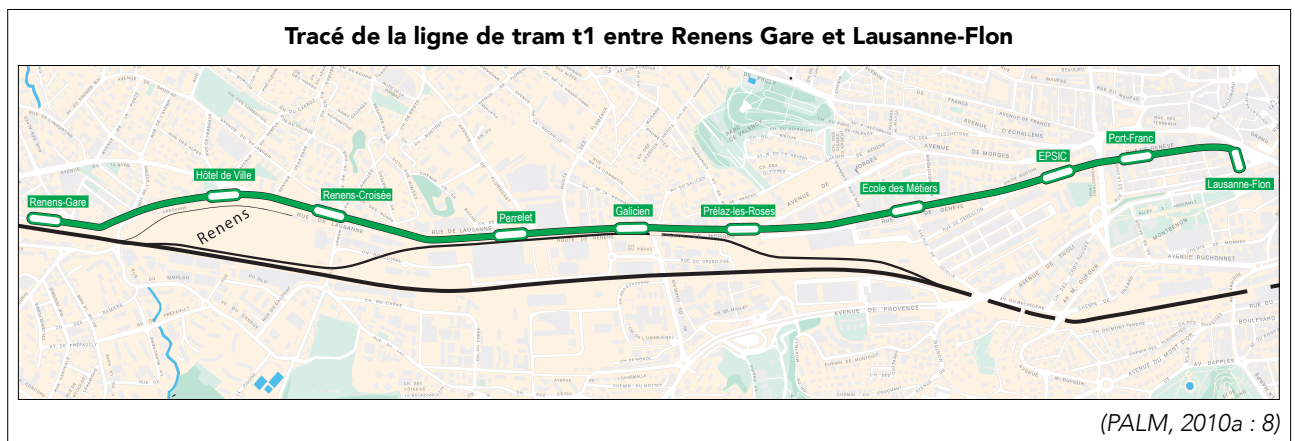
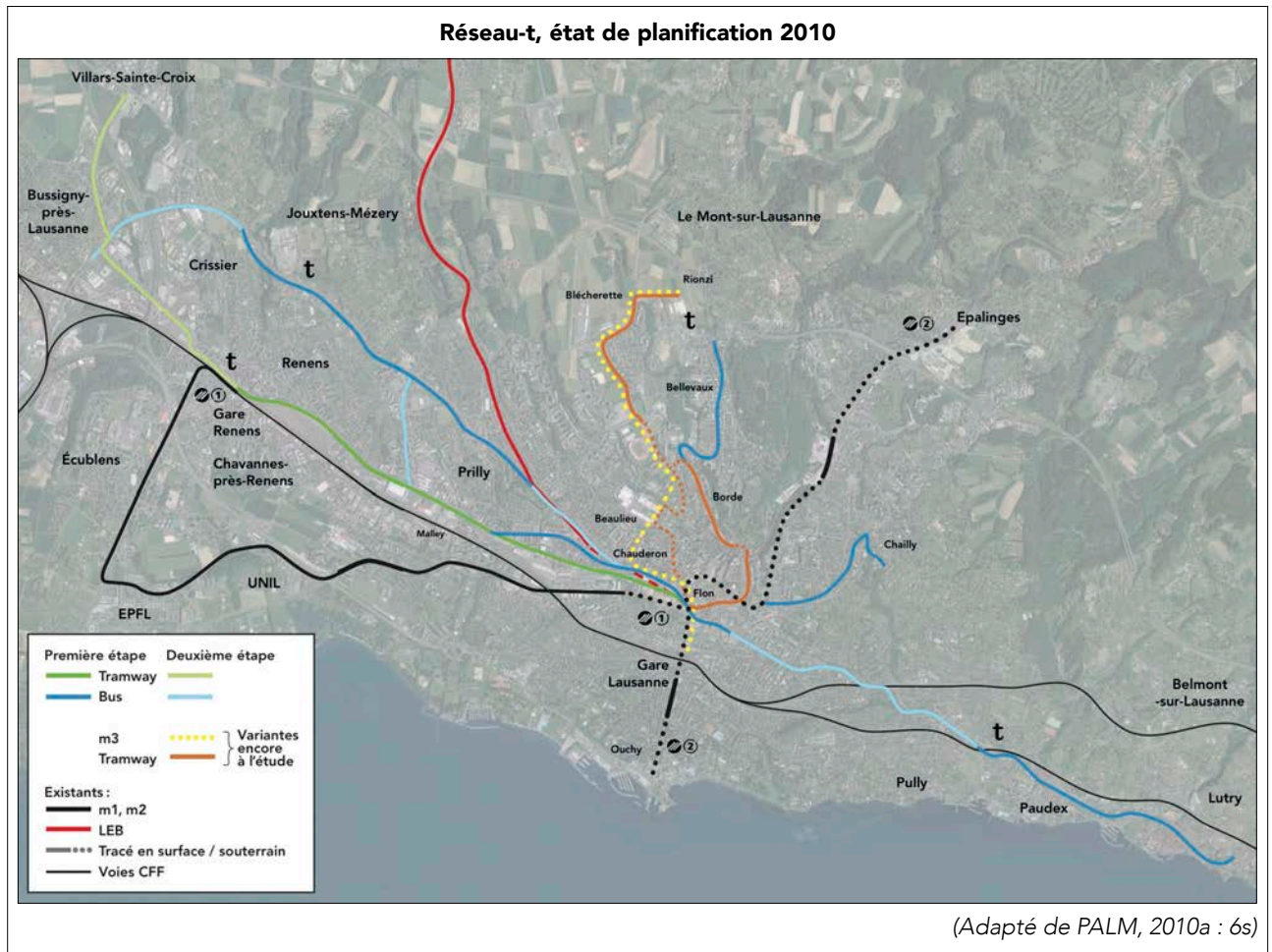
serte fine du territoire. Cette fonction de transbordement est importante pour la gare de triage de Renens et est favorablement accueillie par la Municipalité. CFF Cargo ne prévoit pas de mettre un terme à ces activités à Renens. (RAOS, 2012 : 4s ; MAYSTRE, 2014)

8.2.3. Réseau-t

Pour que l'utilisation de la voiture diminue au profit des transports publics, ceux-ci doivent être performants, agréables, ponctuels et rapides. Ce transfert modal est souhaité par les politiques du PALM qui

en a fait l'un des objectifs premiers. Avec le réseau-t, le PALM souhaite renforcer la performance du réseau des transports publics, et ce, particulièrement dans les secteurs où de nouveaux quartiers denses pourraient être créés. Ainsi, le PALM compte créer un réseau d'axes forts de transports publics urbains (AFTPU) constitué de lignes de tram et de plusieurs lignes de BHNS.

Ces lignes circulant sur les grands axes du système doivent dynamiser l'attractivité du réseau des tl. Il s'agit là du nouveau tram t1 qui reliera dans un premier temps la gare de Renens à Lausanne-Flon.



Le prolongement de la ligne en direction de Villars-Sainte-Croix par la rue du Terminus et le futur boulevard de l'Arc-en-Ciel est projeté. Dans le PALM 2012, ce dernier est inscrit en priorité A, avec un horizon de réalisation 2015-2018.

La réalisation de la première ligne du réseau-t, à savoir le tram, est prévue à l'horizon 2018, les travaux doivent débuter en 2014 encore. Le réseau sera complété par les lignes de BHNS.

Techniquement, le tram ainsi que les BHNS „[...] se distinguent d'une ligne de bus « classique » par l'aménagement spécifique de leur tracé (tronçons en site propre, priorité aux carrefours, franchissement central des ronds-points) qui garantit la rapidité et la régularité de passage aux arrêts. Comparativement aux plus grands bus du réseau tl, leur capacité est augmentée.” (TL, 2014 : 33) Ainsi, les BHNS proposent une fréquence, une régularité et une vitesse commerciale plus élevées et s'approchent du niveau de service d'un tramway. (CERTU, 2009 : 2 ; PALM, 2012b : 119)

Le réseau des axes forts est donc constitué de trois lignes de BHNS et d'une ligne de tram.

Le tram doit remplacer l'ancienne ligne 7 jusqu'au centre de Lausanne, une ligne chroniquement saturée, mais sans possibilité d'augmentation des capacités. Depuis la place de l'Europe à Lausanne, le tram empruntera la rue de Genève, puis la rue de Lausanne pour arriver au nord de la gare de Renens où il partagera le quai 4 de la gare CFF.

Le tram circulera sur tout son tracé en site propre, c'est-à-dire sur une voie séparée du trafic automobile, afin de permettre une vitesse commerciale élevée. Ariane WIDMER (2014) fait remarquer que la vitesse élevée requiert des espaces de sécurité, ce qui, à son tour, engendre le risque que le tram crée de nouvelles limites. Par contre, elle permettra de parcourir les dix stations de la ligne en 15 minutes. Les stations seront situées à Renens au nord de la gare (terminus), à l'Hôtel de Ville, à la Croisée et à Perrelet, à Lausanne au Galicien, à Prélaz-les-Roses, à l'école des métiers, à l'EPSIC, au Port-Franc et à la place de l'Europe (terminus).

Du terminus de Renens gare jusqu'au Galicien, le tracé du tram sera engazonné et suivra la route au

sud. Après, il passera au milieu de la route où il sera en partie également emprunté par les BHNS. La chaussée devant être refaite et la circulation repensée, l'un des objectifs du PALM, à savoir le développement d'un réseau de bandes cyclables est intégré. En effet, le long du tracé du tram, des bandes cyclables, à savoir une voie de circulation réservée aux bicyclettes incluse sur la chaussée, seront aménagées. Ainsi, selon MAYSTRE (2014), le tram devient également un symbole fort de partage multimodal de la rue.

La performance du tram est intimement liée au bon fonctionnement de l'intermodalité entre bus, métros, trains et le tram. C'est pourquoi l'intégration dans les infrastructures de la gare est si importante, car elle permet un transfert modal aisé sur l'offre ferroviaire régionale.

La place nord de la gare accueillant la station du tram, des terminus de bus (lignes 54 et 36) ainsi que des arrêts de bus en passage (lignes 32 et 38), la circulation de véhicules privés y sera interdite. Le schéma de circulation autour du centre de Renens sera modifié, puisque le tronçon de la rue de Lausanne depuis la gare Nord jusqu'à l'avenue du 1^{er}-Août sera fermé aux voitures. En conséquence,

Av. du 14-Avril à double sens, vue du mail et plan



(VILLE DE RENENS, 2012 : 4 ; Plan d'enquête TW-Q.1.1)

l'Avenue du 14-Avril sera mise à double sens de façon à permettre un report du trafic. Cette infrastructure routière a été construite à la fin des an-

nées 1970 dans le but d'une fluidité de trafic maximale, les passages piétons enterrés sous la voie en sont un exemple frappant. Ceci „[...] entraînera un réaménagement important offrant des espaces nouveaux aux piétons et aux cyclistes, accompagnés d'une arborisation de qualité" (PALM, 2012f). Les piétons bénéficieront notamment d'une traversée nord-sud facilitée grâce au mail qui doit d'une part mieux relier les espaces publics de part et d'autre de l'avenue, et permet d'autre part d'atténuer la vitesse des véhicules par un rétrécissement optique de la chaussée. De plus, „[...] le double sens permettra une optimisation des flux de voitures et un meilleur accès au centre-ville depuis le nord. Cela facilitera en outre l'accès aux parkings et aux commerces et améliorera l'axe Poste-Gare au niveau de la mobilité douce." (VILLE DE RENENS, 2012 : 4)

Les lignes de BHNS doivent renforcer le réseau de bus urbains. Trois grandes lignes sont actuellement planifiées : la première reliera Crissier à Lutry, en passant par la Route de Cossonay, Chauderon/St-François. Le nord de Renens sera mieux relié à Prilly ainsi qu'au centre de Lausanne.

L'axe Chauderon – St-François sera fermé au trafic individuel et le passage sous le carrefour sera intégré au réseau des BHNS en site propre. Ceci profitera à de nombreuses lignes. Notamment à celle qui reliera Chauderon plus rapidement à Chailly et à la ligne montant à Bellevaux. Pour ces lignes, la place ne permet pas une exploitation en site propre sur l'entier du tracé ; les changements se limiteront dans une première étape à un traitement prioritaire aux feux, à des modifications de présélection et à une amélioration notamment de la traversée du Pont de Chailly.



Le troisième axe augmentera l'accessibilité de l'Est lausannois. „Lutry sera reliée plus rapidement et confortablement à St-François et à l'Ouest lausannois par un bus à haut niveau de service empruntant [...]” (PALM, 2010a : 10) le tracé de l'actuelle ligne 9. La mise en service des BHNS se fera progressivement après 2018.

De pair avec les réaménagements routiers nécessaires pour l'exploitation en site propre des BHNS, des bandes cyclables continues ou des voies cyclables réservées seront installées en règle générale, ce qui contribuera à une augmentation de l'attractivité des vélos. Le long des lignes, des aménagements sont prévus, notamment la plantation d'arbres ou le rehaussement des trottoirs ainsi que des mesures d'assainissement du bruit. Ainsi, le PALM (2010 : 10), estime que „[...] les quartiers traversés verront leur qualité de vie améliorée par des aménagements plus conviviaux pour la population”.

Coûts du réseau des AFTPU [CHF]	
Tram :	280 mios
Bus à haut niveau de service :	205 mios
Matériel roulant et garage-atelier :	123 mios
Requalifications (aménagement annexes) et mobilité douce	120 mios
Mesures d'assainissement du bruit	17 mios
(Données au 29 février 2012 : PALM, 2012f)	

Le financement des infrastructures planifiées dans le cadre des axes forts est assuré par les différents partenaires. Comme c'est généralement le cas pour les projets d'infrastructure, plusieurs niveaux d'autorités administratives se partagent les investissements. Dans le cadre du PALM, Confédération, canton et communes sont les entités porteuses des projets. Pour les investissements dans les infrastructures opérationnelles, c'est-à-dire sans matériel roulant ni dépôt/atelier, le PALM (2010a : 5) proposait des hypothèses de répartition des frais. Selon ces dernières, les communes et le canton se partageraient la plus grande partie de manière équivalente (environ 31.5 % chacun), puis viendraient la Confédération (environ 21 %), les tl (environ 5 %) — qui sont eux aussi portés par les communes — ainsi que les gestionnaires des réseaux souterrains (eau, gaz électricité, environ 11 %).

8.2.4. Accessibilité routière

Alors même que la politique d'agglomération prévoit un renforcement des transports publics, les transports individuels motorisés resteront un pilier important de la mobilité, notamment pour les PME. Ainsi, une accessibilité routière pour l'ensemble de la commune doit être garantie, au même titre que l'accroissement du trafic doit être limité au maximum. Ce par exemple en favorisant le développement urbain dans les quartiers disposant d'une bonne accessibilité en transports publics.

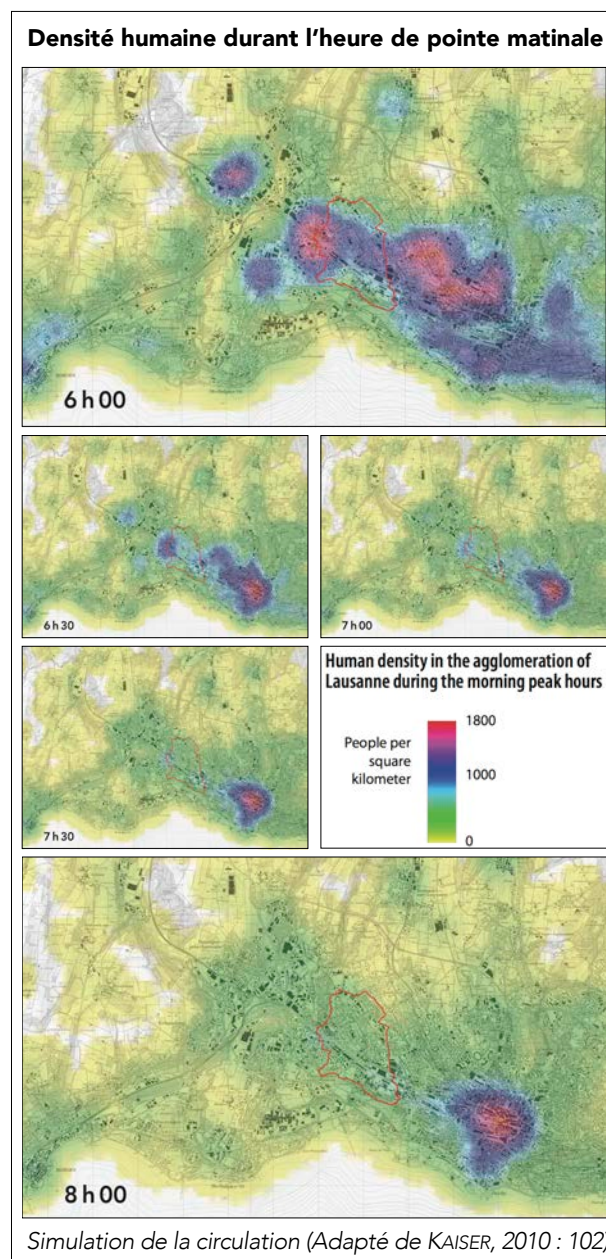
Nous l'avons vu, comme toutes les communes de l'Ouest lausannois, Renens souffre des effets négatifs de la circulation automobile. La ville en souffre encore davantage dans la mesure où une grande partie de la circulation n'a pas comme point de départ ni comme point d'arrivée Renens.

Des comptages, mais aussi des simulations de circulation, comme celle de KAISER (2010 : 102), peuvent fournir une base de réflexion en rendant plus lisibles les caractéristiques des mouvements pendulaires. Dans ce cas, KAISER (id.) fait une simulation des densités humaines durant l'heure de pointe du matin (cf. grand format dans les annexes).

Celle-ci montre clairement un différentiel temporel dans la distribution des densités. L'interprétation que nous faisons des fortes densités est qu'elles expriment certainement une fluidité du trafic très basse voire des situations de congestion.

Tôt le matin, à 6 heures, les densités de la circulation sont les plus importantes sur l'axe Écublens/Crissier-Renens-Prilly. La très forte densité à l'ouest de Renens, dans le secteur du Pont-Bleu/Epenex/Gare de Renens suggérerait la rencontre de flux distincts. La route cantonale passant par le Pont-Bleu est le point d'accès pour de grandes populations vers l'autoroute en direction de Genève, Yverdon ou Lausanne/Berne/Montreux ou en direction de Crissier — et dans la direction opposée. Puis, venant des communes à l'Ouest, on remarque des flux pendulaires vers le secteur des hautes écoles ou, à travers Renens, vers le centre de Lausanne. Le point névralgique qu'est le carrefour Tir-Fédéral/Route de la Maladière est clairement visible.

La densité forte sur le secteur de l'Avenue d'Échalens/Bellevaux évoque l'arrivée d'un flux depuis le nord-ouest de Lausanne.

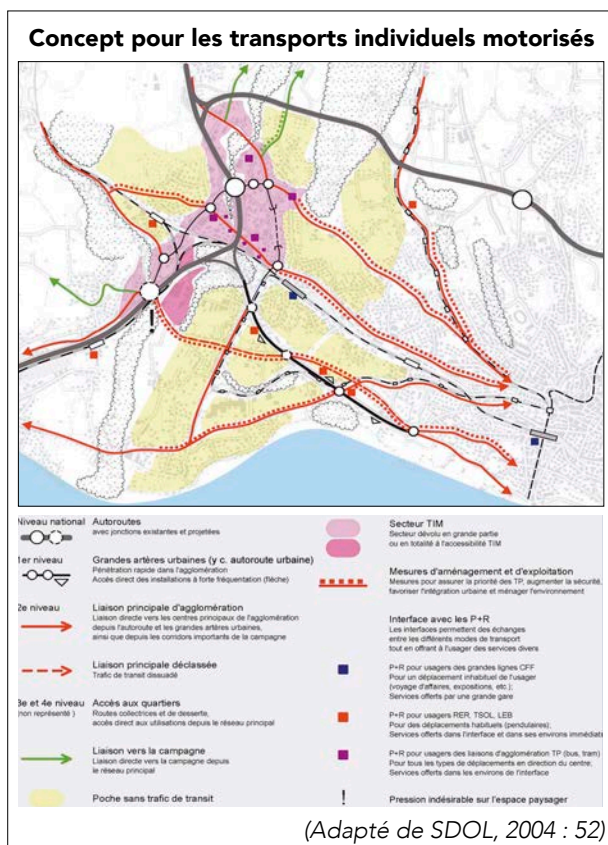


Le déroulement temporel des densités humaines simulées montre un déplacement très net des densités vers le centre-ville de Lausanne. En effet, dans la simulation, cette centralité apparaît déjà à 6 h 30. Ceci reflète les grands flux qui passent par les artères routières, notamment la rue de Lausanne à Renens, l'avenue d'Échalens/route de Neuchâtel et dans une moindre mesure depuis Bellevaux/la Borde à Lausanne. Dans ce sens, la simulation prouve que les grandes infrastructures routières de Renens le long des voies de chemin de fer ainsi

que la Route de Cossonay sont beaucoup utilisées par la circulation de transit.

Avec la requalification de l'axe Renens Gare – Lausanne-Flon dans le cadre du tram, des premières mesures sont prises pour atténuer les vitesses afin de rendre cet axe plus perméable. Le PALM prévoit également d'autres mesures concernant le développement du réseau routier.

En effet, les planifications du SDOL de 2004 prévoient d'importants changements à l'égard de l'intégration de l'autoroute dans le réseau routier urbain. La transformation de la bretelle autoroutière Lausanne-Sud en „autoroute urbaine“ est étudiée et devrait amener des améliorations considérables. La vitesse des véhicules étant fortement diminuée, des jonctions plus nombreuses pourraient être créées sans que la capacité ne soit amoindrie. (SDOL, 2004 : 53s)

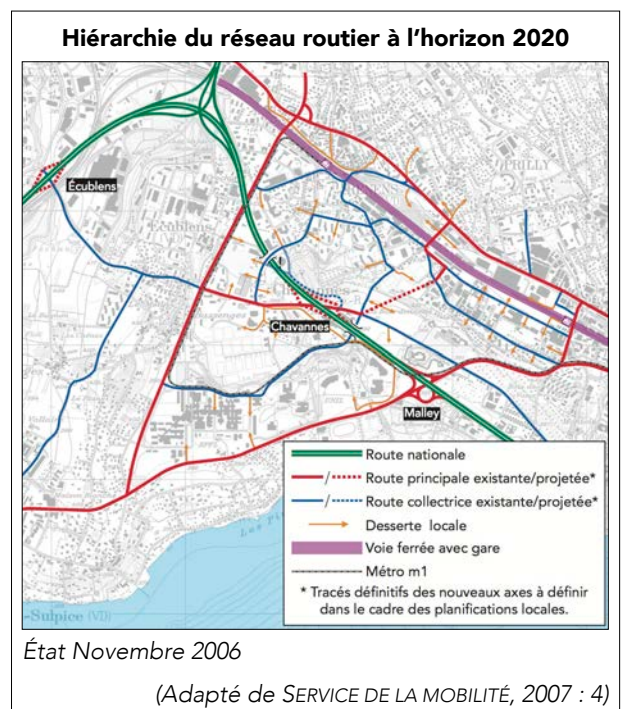


Indépendamment de ce projet d'apaisement du trafic, deux nouvelles jonctions autoroutières et le réaménagement de la jonction de Malley sont souhaités par les autorités politiques de Suisse romande. Il s'agit là du PALM, même si le financement des infrastructures autoroutières n'est pas assuré par le fonds d'infrastructure, et des cantons

de Vaud et de Genève qui ont élaboré ensemble une stratégie pour répondre aux défis du trafic autoroutier dans la Métropole lémanique. (SERVICES DES ROUTES, 2010 : 8)

Une nouvelle jonction à Écublens doit permettre le report du trafic et un „meilleur fonctionnement du corridor autoroutier « Villars-Sainte-Croix-Écublens »” (SDOL, 2004 : 54) et une autre jonction à Chavannes, doit désengorger notamment le secteur du Tir-Fédéral. Avec une nouvelle route de collecteur qui relierait la jonction de Chavannes directement à la plaine de Malley, ce secteur d'urbanisation serait relié de manière optimale au réseau de routes nationales. Le réaménagement de la jonction de Malley doit permettre de soulager le carrefour de la Bourdonnette. (ibid. 53s)

Ces projets de jonction sont inscrits dans la planification fédérale des routes nationales. Selon les autorités, elles devraient se faire à l'horizon 2018-2020. Alors que le réseau autoroutier est aujourd'hui déjà présent au centre de l'Ouest lausannois, ces nouvelles jonctions le rendraient davantage accessible et permettraient un report de circulation intra-Ouest-lausannois. De plus, dans la mesure où une grande partie du trafic est de transit, elles pourraient contribuer à réduire la problématique d'engorgement qui frappe tant cette région, notamment au niveau du bruit et des gaz d'échappement. (MÉTROPOLE LÉMANIQUE, 2013)



Une fois ces projets réalisés, Renens s'en trouverait avantagée pour deux points principalement :

Premièrement, le réseau routier serait moins utilisé par des véhicules transitant par Renens pour rejoindre l'autoroute à Crissier puisque depuis une grande partie du territoire communal, la nouvelle jonction de Chavannes serait plus proche. Cet effet serait encore plus prononcé si un collecteur très performant la reliait aux plaines de Malley et, au-delà des voies, à la rue de Lausanne, comme le souhaitent les autorités. „En conséquence, une partie du trafic interne est reporté sur le réseau autoroutier permettant aux transports publics, aux vélos et aux piétons, de circuler sur des rues moins engorgées.” (PALM, 2012g) Ceci diminuerait également les émissions des véhicules, contribuerait à augmenter la fluidité du trafic en ville et permettrait de cette manière d'améliorer la qualité de vie en ville de Renens.

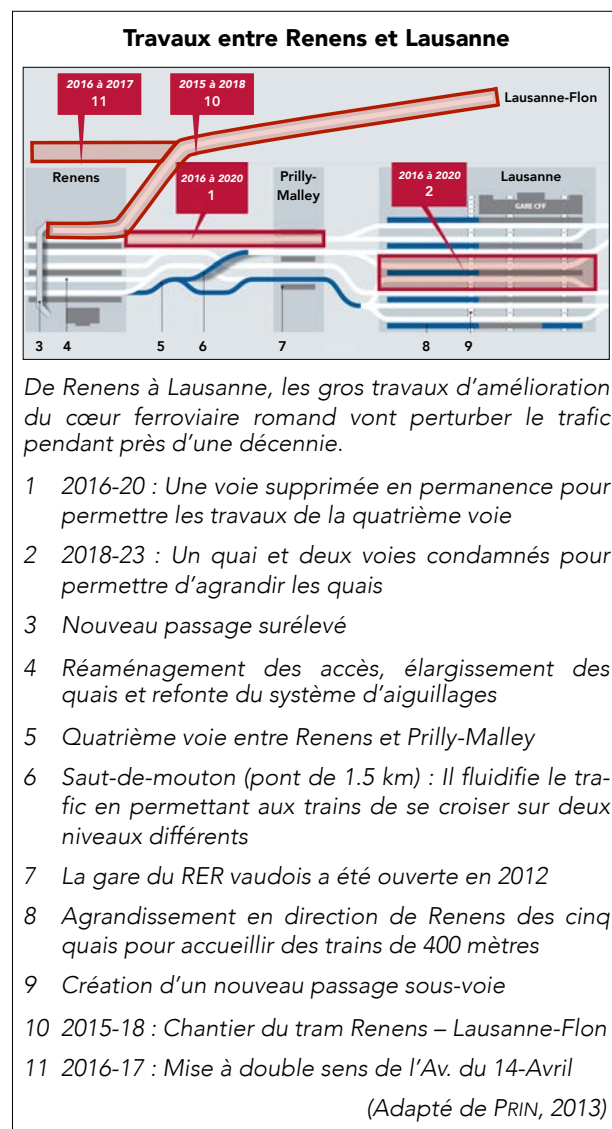
Deuxièmement, Renens verrait son accessibilité routière fortement améliorée. Avec la jonction de Chavannes et le collecteur jusqu'à Malley, ce secteur serait doté d'une accessibilité excellente ce qui stimulerait sans doute encore davantage le développement urbain dans le cadre du schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM).

8.2.5. Problématique des chantiers

Les améliorations amenées par l'entier de ces projets seront considérables. Mais encore faut-il y arriver. Les travaux pour ces infrastructures ont déjà commencé au cours de l'année 2013. Les premiers aménagements du projet de rénovation de la gare — à savoir les travaux nécessaires pour l'arrivée de la ligne 25 — ont déjà perturbé la fluidité du trafic ainsi que l'accessibilité à la gare de Renens. Les communes du cœur de l'agglomération devront se préparer à une décennie de travaux simultanés qui auront pour conséquence des dérangements non négligeables autant sur l'offre en transports publics régionale et nationale que sur leur accessibilité routière. L'enjeu sera particulièrement important pour les commerces au centre de Renens ainsi que pour le développement du tissu commercial. La Syndique (HUGUENIN, 2014) remarque que „[...] la perspective des travaux [...] n'arrange pas”. Durant cette période, seules les rues du centre ainsi que la

Place du Marché ne seront pas touchées par les travaux et constitueront ainsi „[...] un îlot où l'on se sent bien [...]” (MAYSTRE, 2014).

La fluidité du trafic souffrira le plus sur l'axe Renens-Lausanne. Le début des travaux du tram en 2014 impliquera la fermeture temporaire de voies sur l'axe routier ce qui impliquera une diminution de sa capacité. Les bus ne disposeront plus en permanence d'une voie réservée ce qui remettra fortement en question leur fiabilité horaire, particulièrement durant les heures d'affluence de circulation maximale. Ainsi, un report important de voyageurs sur les trains régionaux est attendu. À son tour, la capacité de cette ligne sera atténuée lorsque les travaux pour la gare de Renens ainsi que pour la quatrième voie et le saut-de-mouton auront commencé. Aussitôt que les travaux se superposent dans le temps, la qualité des connexions sera forcément moins bonne.



Même si les CFF et le canton promettent de les minimiser, les responsables ne peuvent éliminer les conséquences négatives pour les voyageurs durant les années de gros travaux entre 2015 et 2025. Le temps de parcours des trains empruntant le tronçon Lausanne-Renens augmentera de quelques minutes puisque la capacité passera de 19 à 16 trains par heure, mais l'horaire ne prévoit pas de suppression de trains ni une diminution de la capacité. Autre changement, le départ des trains ICN est déplacé une demi-heure après la cadence et les convois circuleront systématiquement vers Bâle (alors qu'ils desservent actuellement en alternance Saint-Gall et Bâle). Les travaux du nœud de Lausanne rendront plus difficile l'accès à la gare de Lausanne.

Durant cette décennie de travaux, la nouvelle ligne 25 constitue un atout pour Renens puisque son tracé est indépendant des travaux au même titre que le métro m1 dont l'exploitation est peu touchée par les travaux. Ces deux lignes continueront donc de fonctionner et d'offrir des liaisons performantes en direction de Lausanne.

Dans ce contexte, l'introduction en décembre 2018 de la cadence à 15 minutes du RER vaudois entre Cossonay et Cully semble remise en question. (PRIN, 2013) Nurria Gorrite, la cheffe du Département des infrastructures est citée dans le journal 24heures (id.) comme suit : *„Mon rôle est de mettre la pression sur les CFF. Pour le Canton, l'objectif reste 2018 pour une mise en service. Je sais que ce sera difficile.“*

8.2.6. Franchissements

Les échanges et l'accessibilité de Renens sont également tributaires des cheminements entre les quartiers. Les liaisons Nord-Sud rencontrent notamment d'importants obstacles : les grandes infrastructures de transport, soit les lignes de chemin de fer et, dans une moindre mesure, l'axe routier Renens-Lausanne ont un effet de coupure du territoire. Le souhait des planificateurs de combler les discontinuités dans le réseau de mobilité douce en multipliant les franchissements des voies ferrées est fort : il correspond à la mesure 4d du PALM. (PALM, 2012b : 122, 231 et 2012c : 44)

Renens verra l'amélioration de plusieurs de ses franchissements. Les passages à la gare seront fortement améliorés. Au lieu de l'unique passage inférieur actuel, elle disposera de la passerelle adaptée à la mobilité douce et d'un nouveau passage inférieur. En direction de l'Est, la commune *„[...] va également élargir le PI [n.d.r. passage inférieur] du Léman, donc [...], on va améliorer les franchissements pour les cyclistes et autre“* (HUGUENIN, 2014). Si certaines réalisations sont donc possibles, la volonté aménagiste se heurte cependant dans la plupart des cas aux problématiques financières, comme l'expose Tinetta MAYSTRE (2014). *„Nous souhaiterions multiplier les passages, mais c'est impossible pour les finances communales“, ces projets sont en effet „[...] difficiles à porter parce qu'ils sont extrêmement coûteux“* (WIDMER, 2014).

Conclusions sur l'accessibilité de Renens

Renens possède actuellement déjà un très bon niveau d'accessibilité, que ce soit en termes de transports publics ou privés. Les autorités font tout leur possible pour augmenter encore davantage ce niveau d'accessibilité et, jusqu'à l'horizon 2020, Renens pourra progressivement bénéficier de meilleurs accès. Dans le sens de ASCHER (2010 : 103), Renens correspond aux *„[...] lieux de connexion entre les différents réseaux [qui] prennent une importance accrue et fort en particulier de l'intermodalité dans les transports, un enjeu clé dans les dynamiques urbaines.“*

Les projets d'infrastructures de transports publics très lourdes autant aux niveaux financier que structurel auront sans doute des influences importantes sur l'accessibilité, mais également sur l'image de Renens. Il y aura là la toute nouvelle gare, dont le renouveau sera plus visible grâce à la passerelle. Les accès aux trains seront fortement améliorés dans ce projet, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite qui profiteront d'ascenseurs, de rampes et d'escaliers roulants. Les installations de la gare seront capables d'accueillir de plus grands flux de passagers dans un environnement plus sûr et plus confortable. Les espaces publics de part et d'autre ne servent pas seulement au bon fonctionnement de cette plateforme multimodale, mais accordent également une place plus grande à la

convivialité, à toutes les formes de mobilité, particulièrement aux mobilités douces. Celles-ci sont au cœur du projet de rénovation de la gare comme le prouvent les grands espaces dédiés au stationnement vélo.

En lien avec les futurs développements de l'offre ferroviaire régionale, les nouveaux commerces et réalisations immobilières, la gare de Renens deviendra un haut lieu de l'accessibilité dans l'agglomération — une vraie centralité d'accessibilité au sens de MONNET (2000 : 402). Avec Lausanne, Renens est au cœur du réseau RER Vaudois, tous les trains régionaux s'y arrêteront. Le développement du réseau du RER Vaudois apportera des améliorations nettes autant en termes d'accessibilité directe de toutes les régions à partir de Renens qu'en termes de fréquence. La cadence au quart d'heure amènera plus de trains et rapprochera encore davantage Renens de Lausanne. Planifiée pour 2018 (cf. plan du réseau 2018 dans les annexes), il est fort plausible que celle-ci ne pourra pas être réalisée puisque les CFF ne disposeront plus que de deux voies sur trois actuellement. (PRIN, 2013)

L'intégration du tram dans les structures de la gare permet une correspondance sans obstacle, une première en Suisse. L'augmentation de la capacité de l'ancienne ligne 7 ainsi que le meilleur confort vont contribuer à améliorer l'attractivité des transports publics en général.

Le futur BHNS en direction de Crissier ainsi que le tram amèneront les Renonais directement au centre de Lausanne. Ainsi, les liaisons Nord-Sud à Renens restent problématiques, notamment en raison de la topographie prononcée et d'un réseau routier adapté à la desserte fine. En effet, ce dernier ne permet pas l'augmentation des vitesses d'exploitation dans le Nord renonais. Ainsi, selon HUGUENIN (2014), „[...] les bus ne sont actuellement pas d'une attractivité suffisante pour que les gens changent de moyen“. Ceci risque de ne pas changer prochainement, d'autant plus que le projet de prolongement de la ligne 31 en direction de Prilly-Église a été abandonné en faveur du développement de la ligne 38, peu performante. Des alternatives Nord-Sud seraient à développer, comme le continue la syndique de Renens (HUGUENIN, 2014).

En revanche, à moyen terme, un nouveau plan di-

recteur intercommunal pourrait revoir l'accessibilité de ce périmètre. Dans ce cadre, le SDOL révisé également l'image directrice du réseau des transports publics qui doit intégrer l'objectif „[...] de renforcer le lien concentrique autour de la gare de Renens, donc de favoriser les relations Nord-Sud intra et avec l'extérieur“ (WIDMER, 2014).

L'offre du m1 renforcée, sa sécurité au terminus de Renens accentuée et son attractivité augmentée, cette infrastructure permettra de relier mieux que jamais le site des hautes écoles ainsi que les secteurs à proximité de la ligne à Renens et à Lausanne.

Les communes au sud de Renens voient une amélioration considérable de l'offre en transports publics. La ligne 31 relie Saint-Sulpice et Chavannes directement à la gare de Renens, ce qui rend caducs les changements de mode de transport jadis nécessaires. Avec l'arrivée d'une seconde ligne de trolleybus reliant Renens directement à Lausanne, la ligne 25 constitue une nette amélioration de l'offre notamment vers le Sud de Lausanne. Cette nouvelle accessibilité profite par exemple aux projets de nouveaux quartiers aux Entrepôts à Renens et aux Côtes de la Bourdonnette, sur territoire chavannois.

Ces investissements dans les infrastructures confirment l'important rôle central qu'a la gare de Renens en termes de plateforme intermodale. Les nouvelles infrastructures modernes et accueillantes participeront au changement de l'image du centre de Renens.

Il faut cependant considérer que durant les années de travaux pour la gare et les installations ferroviaires entre Renens et Lausanne, le tram et le réaménagement de l'Avenue du 14-Avril, l'accessibilité aura tendance à baisser, à être complexifiée. Non seulement les travaux auront des effets sur le trafic, mais également sur la qualité de vie — les travaux ferroviaires lourds se feront de préférence de nuit. Les accès, notamment pour les habitants, seront plus difficiles.

Résumé : Accessibilité et échanges

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Bon niveau d'accessibilité du territoire Proximité à Lausanne et les hautes écoles 	<ul style="list-style-type: none"> Relations Nord-Sud Congestion Franchissements (CFF) difficiles et peu attractifs
<ul style="list-style-type: none"> Réalisation projets : ligne 25, gare, tram et BHNS Augmentation de l'offre ferroviaire et des bus Double-sens du 14-Avril Jonction de Chavannes 	<ul style="list-style-type: none"> Trafic de transit Durée et envergure et superposition des chantiers
Opportunités	Menaces

8.3. Multi-temporalité

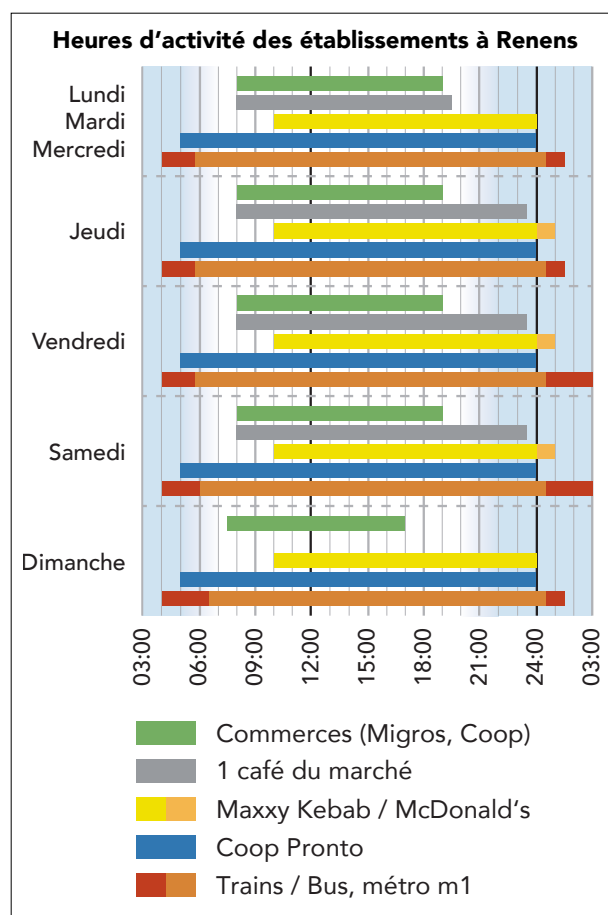
La multi-temporalité est jugée par LAVADINHO et LENSEL (2010a : 23, 24, 2010b : 116) ainsi que MARZLOFF (2005 : 164-168) être un autre facteur important de la centralité. Une ville animée tant durant la journée que la nuit, tant durant la semaine que la fin de la semaine, tant durant l'hiver que l'été, est considérée comme vivante et attractive.

L'animation durant la journée, nous l'avons vu grâce à la multitude de commerces et de restaurants présents au centre de Renens, est assurée tous les jours de la semaine, ainsi que d'une manière particulière le samedi, notamment pendant les saisons chaudes quand se tient le marché sur la Place du Marché. Le dimanche, l'animation urbaine est moins produite par les activités commerciales, puisque la plupart des magasins sont fermés. Restent pourtant ouverts des kiosques, des magasins familiaux ainsi que de nombreux restaurants qui contribuent à mettre de la vie dans les rues du centre. Par beau temps, on peut observer sur la Place du Marché des rencontres spontanées ou planifiées, une utilisation par des familles ainsi que des enfants qui jouent, spécialement sur la petite place de jeux sous le saule. Marianne HUGUENIN (2014) constate en interview que les espaces „[...] sont utilisés de mieux en mieux. Je suis passée aujourd'hui au Square qui était plein de monde, puisqu'il fait beau.”

Pour pouvoir mieux apprécier la part de l'animation nocturne générée par les établissements renenais, nous avons choisi de faire une analyse comparative des heures d'ouverture de quelques services en-

traînant des flux de clients importants (Commerces, McDonald's, Coop Pronto, transports publics) et le 1 café du marché. Nous avons inclus ce restaurant puisqu'il est localisé sur la Place du Marché.

Avec la fermeture des commerces le soir, l'animation du centre change consécutivement à la diminution des flux de personnes. Généralement, durant les heures creuses de la journée, il y a relativement peu d'établissements ouverts susceptibles d'attirer un public nombreux et ainsi de contribuer à l'animation nocturne du centre de Renens.



Nous constatons néanmoins une concentration de fermetures relativement tardives autour de la gare. Cette dernière est également intéressante du point de vue des heures d'accessibilité en transports publics. Le premier train dessert la gare de Renens tous les jours peu avant 4 h du matin, le dernier à 1 h 20 du matin, voire peu après 3 h, les nuits du week-end. Les bus ainsi que le métro m1 commencent leur service généralement peu avant 6 h (sauf le week-end), et le finissent à minuit et demi. La gare de Renens est donc inactive pendant relativement peu d'heures durant la journée ; par conséquent, le centre de Renens possède une accessi-

bilité en transports publics durant 22 h 40 sur 24 h (voire pendant 23 h sur 24 h le weekend) ! Elle est donc prédisposée à amener et reprendre des personnes jusqu'à tard le soir.

Quant aux services adjacents, la Coop Pronto, au sud de la gare, est ouverte tous les jours de 5 h à minuit. Même si elle se limite aux mouvements va-et-vient, elle contribue de manière importante à l'animation nocturne du Sud de la gare. Au Nord, plusieurs restaurants ainsi que des bars connaissent des heures d'ouverture assez larges. C'est notamment le cas pour McDonald's et Maxxy Kebab.

À la Place du Marché, les établissements ont des plages horaires relativement courtes. Le restaurant 1 café du marché ferme assez tôt les soirs, sauf de jeudi à vendredi ; le dimanche, il est fermé.

À l'occasion d'événements culturels, l'animation sur la place est considérablement plus importante. En revanche, comme le remarque Tinetta MAYSTRE (2014), l'animation de la place se concentre de manière préférentielle sur des moments précis dans la semaine, à savoir le samedi et en soirée.

Nous remarquons le manque d'institutions culturelles ou de divertissement, tels un cinéma ou un théâtre au centre de Renens qui seraient susceptibles d'amener un public à d'autres moments de la journée au centre de Renens. Ceci créerait également des synergies avec la restauration présente.

En guise de conclusion de ce facteur de centralité, nous pouvons dire que, malgré la présence de bars ainsi que de la restauration rapide, il y a relativement peu d'animation le soir. La qualité et la diversité des restaurants et des bars sont assez faibles et leur nombre semble insuffisant. Ainsi les synergies sont faibles puisqu'il n'y a pas d'effet d'économie d'accumulation, sous lequel un nombre important d'établissements se renforcent mutuellement.

La concurrence du centre-ville de Lausanne en matière de lieux culturels, de cafés, bars et restaurants, non seulement concernant leur diversité, mais également leur masse absolue, semble trop grande. Si Renens est bien accessible depuis Lausanne le soir, le contraire est aussi vrai, ce qui permet aux Renanais de profiter des nombreuses opportunités offertes à Lausanne.

Résumé : Multi-temporalité

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Services opérant sur des plages horaires étendues • Accessibilité assurée pendant une grande partie de la journée 	<ul style="list-style-type: none"> • Bars et restaurants peu attractifs aux non-Renanais • Animation par commerces et restauration peu étendue à la place du Marché
<ul style="list-style-type: none"> • Possibilités commerciales à la nouvelle gare • Potentiel d'utilisation de la place du Marché 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence par l'offre culturelle et de bars de Lausanne
Opportunités	Menaces

8.4. Rayonnement et attractivité

Le rayonnement et l'attractivité d'un lieu dépendent grandement de ses offres et aménités, ainsi que de son accessibilité.

Mais la notion d'attractivité renvoie également à la concurrence entre les territoires et se traduit par l'intensité des flux générés entre ces derniers (CERTU, 1999b : 29). Dans ce contexte, il s'agit pour les collectivités territoriales de disposer de la meilleure offre en services à la population et aux entreprises que ce soit en termes d'offre commerciale, d'accessibilité, d'institutions de formation, de logements ou encore de main-d'œuvre qualifiée.

Nombre de ces facteurs ont déjà été analysés dans les chapitres précédents, nous allons donc ici nous focaliser sur les flux de résidents et d'entreprises. En effet, l'attractivité d'une ville sera d'autant plus grande qu'elle est destination de flux résidentiels des couches moyennes et aisées (INGALLINA, 2009 : 9s) ; la ville sera d'autant plus attractive qu'elle est capable d'attirer de nouvelles entreprises.

Ainsi, l'analyse des niveaux des revenus nous donnera une indication sur l'attractivité résidentielle. Nous procéderons ensuite à une analyse plus profonde de l'évolution des caractéristiques des emplois, des potentiels apports en emplois des plans de quartiers ainsi que de délocalisations importantes de ces dernières années qui renseignent sur l'influence de l'attractivité sur les décideurs économiques.

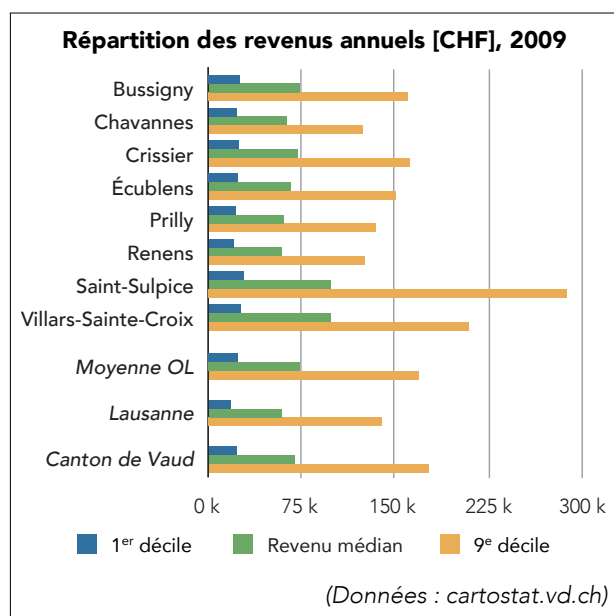
8.4.1. Revenus

La hauteur des revenus de la population donne des indications intéressantes sur l'attractivité résidentielle d'une commune. C'est pourquoi nous ferons ci-après une analyse comparative des classes de revenu (premier et neuvième décile ainsi que du revenu médian) des communes de l'Ouest lausannois.

Rappelons que le revenu médian est celui qui partage tous les revenus en deux groupes ; la moitié des salaires y est inférieure, l'autre moitié plus élevée.

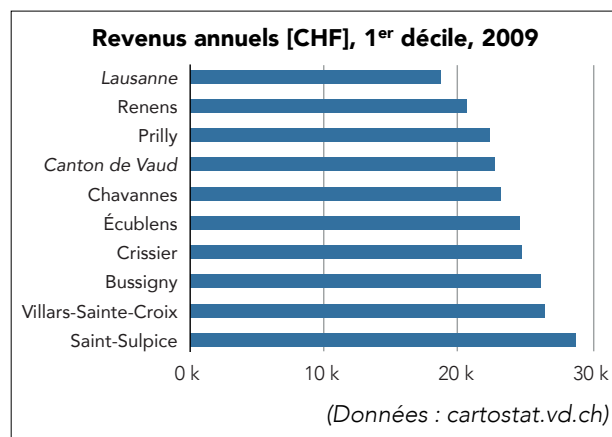
Sur la base des statistiques de 2009, nous remarquons une répartition assez équilibrée des revenus dans l'Ouest lausannois¹⁰. Deux communes, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix, sortent du lot en présentant des revenus sensiblement plus élevés. En effet, le premier décile est 17 % plus élevé que la moyenne des autres communes de l'Ouest lausannois, le revenu médian est 50 % plus élevé, et le neuvième décile est presque 75 % plus élevé.

Les écarts entre les déciles du restant des communes sont relativement faibles, variant entre - 10 % (Lausanne et Renens) et + 12 % (Bussigny).



Nous remarquons que les valeurs de toutes les classes varient passablement — analysant le premier décile, l'on pourrait dire de façon caricaturale, que les pauvres de Lausanne sont bien plus pauvres que ceux de Saint-Sulpice. Par contre, la dis-

tribution ne présente pas de véritable saut. Ceci change si l'on compare les revenus médians qui montrent des variations plus importantes. La différence est encore plus grande pour le dernier décile.



En analysant le profil de Renens, on remarque que les déciles et le revenu médian s'élèvent à près de 90 % des classes des communes de l'Ouest lausannois, si l'on ne considère pas les cas particuliers de Saint-Sulpice et de Villars-Sainte-Croix. La population renanaise gagne donc généralement dix pour cent moins que les populations environnantes. Ce fait statistique permet deux interprétations : la première est que la population active de Renens dispose de qualifications moindres qui expliqueraient les salaires plus bas, quel que soit le niveau salarial considéré ; la seconde interprétation est que les populations ayant des revenus élevés sont sous-représentées à Renens.

Si l'on compare les villes de Renens et de Lausanne, on remarque que leurs profils présentent des différences intéressantes. Le premier décile des revenus est plus bas à Lausanne (79 % contre 88 % de la moyenne), et les revenus les plus élevés sont 10 % plus élevés à Lausanne qu'à Renens. À Lausanne, le neuvième décile équivaut pratiquement à la moyenne des communes considérées, toujours en excluant Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix. La variation entre les revenus est alors plus grande à Lausanne qu'à Renens, ce qui est certainement dû à sa taille ainsi qu'à son urbanisation plus hétérogène. Lausanne dispose, notamment dans ses hauts, de cadres de vie très recherchés, de

¹⁰ cf. tableau présentant les chiffres détaillés pour 2005 et 2009 dans les annexes.

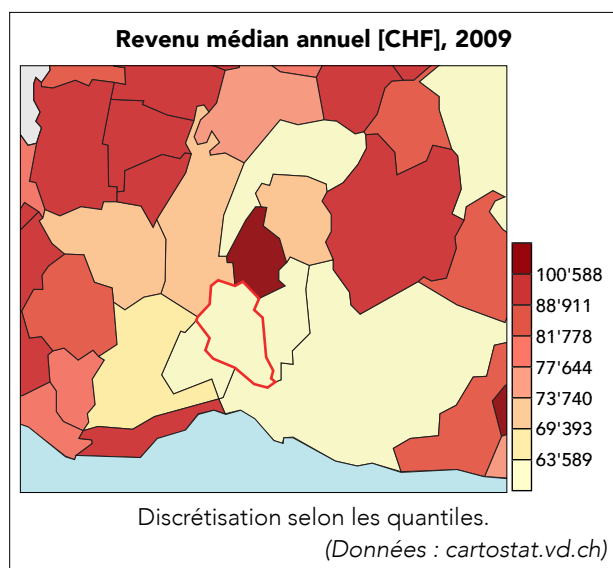
quartiers tranquilles de zones villas avec vue sur le lac qui attirent des hauts revenus. Ceci soutiendrait notre seconde hypothèse, à savoir une sous-représentation de salaires élevés à Renens.

Répartition des revenus [CHF], 2005 et 2009

	2005			2009		
	1 ^{er} décile	revenu médian	9 ^e décile	1 ^{er} décile	revenu médian	9 ^e décile
Bussigny	26'454	71'173	150'967	26'126	73'740	160'868
Chavannes	22'704	59'527	116'942	23'172	63'536	124'235
Crissier	23'698	69'632	151'978	24'774	71'993	161'953
Écublens	23'446	63'181	136'109	24'637	66'676	150'995
Prilly	22'263	58'119	122'914	22'405	60'942	134'652
Renens	20'520	56'828	118'979	20'693	59'228	125'875
<i>rapport à la moyenne 1</i>	0.89	0.90	0.89	0.88	0.90	0.88
Lausanne	17'928	55'588	129'451	18'729	59'484	140'152
<i>rapport à la moyenne 1</i>	0.77	0.88	0.97	0.79	0.90	0.98
1 Moyenne OL sans SS/VSC	23'181	63'077	132'982	23'635	66'019	143'096
Saint-Sulpice	26'959	93'271	282'337	28'751	98'936	288'391
<i>rapport à la moyenne 1</i>	1.16	1.48	2.12	1.22	1.50	2.02
Villars-Sainte-Croix	21'088	87'601	193'006	26'484	98'917	209'234
<i>rapport à la moyenne 1</i>	0.91	1.39	1.45	1.12	1.50	1.46
2 Moyenne SS/VSC	24'024	90'436	237'672	27'618	98'927	248'813
<i>rapport à la moyenne 1</i>	1.04	1.43	1.79	1.17	1.50	1.74
3 Moyenne OL (sans Lausanne)	23'392	69'917	159'154	24'630	74'246	169'525
Canton	21892	65571	161806	22719	69823	177660
<i>rapport à 2005</i>				1.04	1.06	1.10

(Données : cartostat.vd.ch)

En effet, la cartographie du revenu médian des communes membres du PALM révèle que les communes de Lausanne, Prilly, Renens et Chavannes font partie du groupe de communes où cette



classe est la plus basse. Sans approfondir l'analyse, nous pouvons ici émettre l'hypothèse que ceci est corrélé au degré d'urbanité de ces communes. Ce sont les communes les plus urbaines qui ont ce

qu'appelle l'ARE les charges de centres urbains (infrastructures centrales, tels les hôpitaux, universités, opéras, musées, etc.) les plus élevées parallèlement à une concentration dans ces centres d'agglomération de personnes vivant dans la précarité économique. (DA CUNHA et BOTH, 2004 : 95)

Au contraire, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix sont classées plus haut avec les revenus médians les plus élevés du district.

Évolution des revenus

À première vue, les revenus n'ont que peu changé au cours de la dernière décennie. En quatre ans, les déciles ne se sont que peu déplacés : bien que nous assistions à une hausse générale des revenus, les augmentations restent très faibles pour la première classe (+ 3.8 %), sont plus élevées pour le revenu médian (+ 6.5 %) et le sont encore davantage pour le dernier décile (+ 9.8 %). Les revenus des personnes résidant à Renens suivent cette évolution. La place de Renens ne s'améliore pas : tant en 2005 qu'en 2009, les revenus de l'ensemble des classes s'élèvent à environ 90 % de la moyenne.

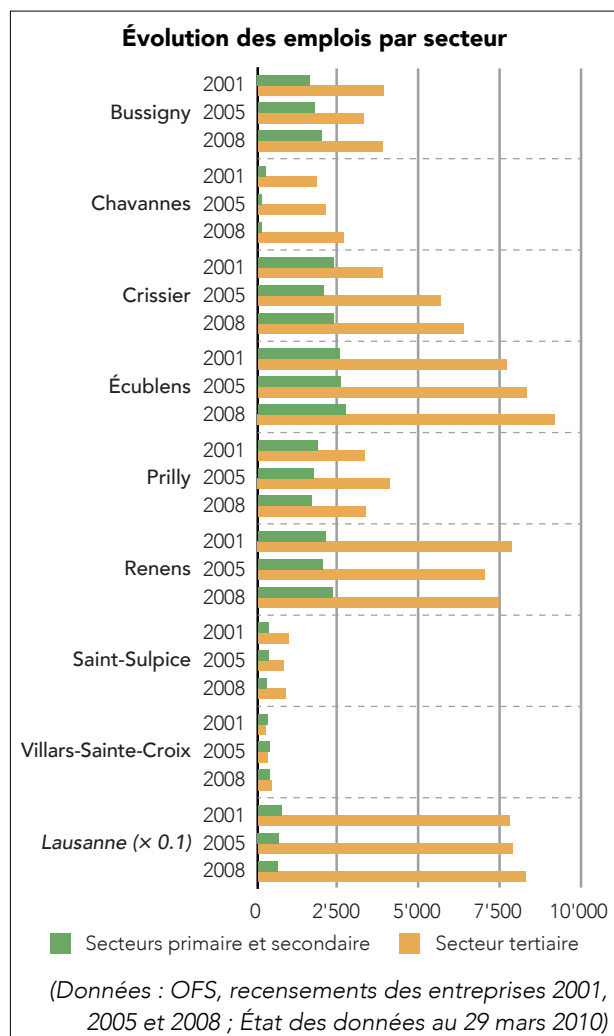
Les tendances remarquées par DA CUNHA et BOTH (2004 : 95) en analysant les structures et dynamiques sociodémographiques des espaces urbains pour les données du recensement de la population de 2000 semblent donc se poursuivre : „[...] les écarts [entre les groupes socioethniques] tendent à se creuser, d'autant que la classe moyenne continue sa délocalisation du cœur des villes vers les espaces périurbains“.

8.4.2. Emplois

La création d'emplois aussi est signe d'attractivité d'une commune. Ainsi, nous allons analyser l'évolution du nombre d'emplois dans les communes de l'Ouest lausannois (cf. tableau détaillé en annexes). Dans ce cadre, les données concernant le chômage seraient intéressantes à intégrer à l'analyse, mais n'étant disponible qu'à l'échelle du district, la précision n'est pas suffisante pour tirer des conclusions sur Renens.

Dans le graphique suivant représentant l'évolution des emplois par secteur, les secteurs primaire et secondaire sont représentés ensemble, puisque le nombre d'emplois du secteur primaire est néglig-

geable dans la grande majorité des communes. Il ne dépasse en effet pas les 0.9 %, hormis à Villars-Sainte-Croix qui montre des taux nettement plus élevés, mais pour des effectifs absolus très peu importants¹¹.



Nous pouvons également remarquer que la grande partie des emplois se situent dans les communes de Renens, d'Écublens (notamment les employés de l'EPFL ainsi qu'une partie de l'UNIL), et de Crissier, dans une moindre mesure à Prilly, à Bussigny et à Chavannes. Villars-Sainte-Croix et Saint-Sulpice ont peu d'emplois. La ville de Lausanne, par contre, concentre un nombre d'emplois presque dix fois plus élevé que les communes de Renens et d'Écublens. Et ce, pour une surface urbanisée qui est six fois plus grande que celle de la ville de Renens, ou

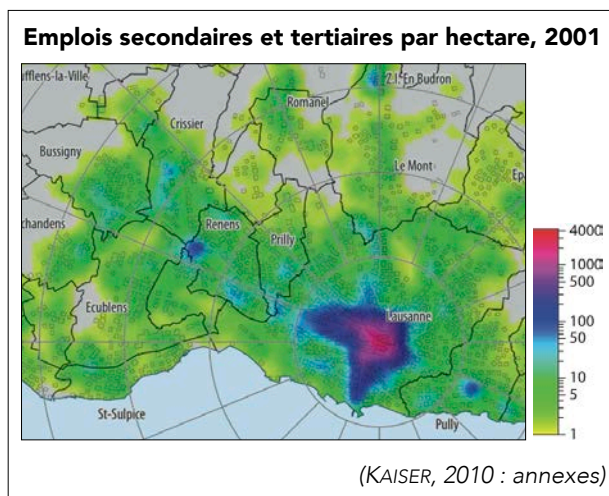
cinq fois celle d'Écublens.¹² Malgré la différence de surface, la densité des emplois reste donc largement supérieure à Lausanne.

L'ensemble des communes de l'Ouest lausannois a connu une évolution plutôt positive du nombre d'emplois entre 2001 et 2008, notamment dans le secteur tertiaire.

Dans le secteur secondaire, les entreprises ont été capables de créer plus de 5 % de nouveaux emplois en sept ans. La part du secteur a néanmoins diminué consécutivement à l'augmentation plus forte du nombre d'emplois dans le secteur tertiaire (+ 15 %). En effet, durant cette période, dans ce dernier ont été créés plus de 4'500 emplois. La tendance montre donc clairement une tertiarisation de l'économie. Ceci se manifeste également dans le secteur primaire, qui a perdu plus de la moitié des emplois. Sa part a baissé de 0.68 % en 2001 à 0.23 % en 2008.

Pendant cette période, Renens n'a pas suivi la tendance à la tertiarisation de l'économie puisque plus d'emplois ont été créés dans le secteur industriel que dans le secteur tertiaire dans lequel le nombre d'emplois a diminué.

Entre les recensements des entreprises de 2001 et 2005, Renens a perdu près de 10 % des emplois. Par contre, entre 2005 et 2008, le nombre d'emplois a de nouveau augmenté, mais sans dépasser le niveau de 2001.



¹¹ Nombre d'emplois du secteur primaire à Villars-Sainte-Croix : 14 emplois ou 2.35 % en 2001 ; 10 emplois ou 1.37 % en 2005 ; 7 emplois ou 0.81 % en 2008.

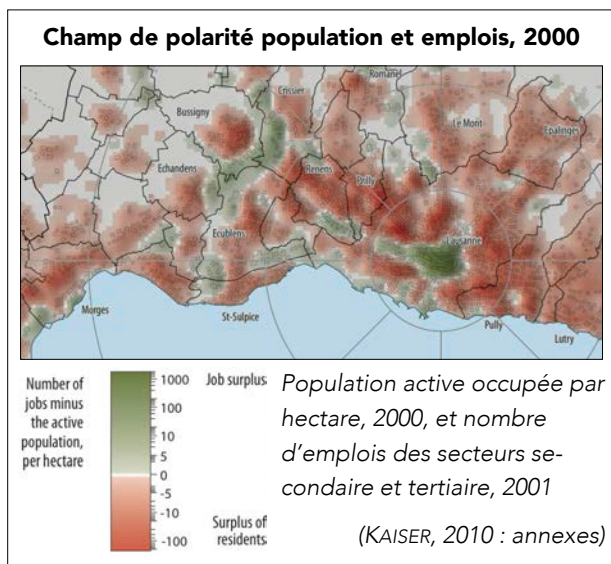
¹² Surface urbanisée (occupée par l'habitat et les infrastructures), 2004 (cartostat.vd.ch) : Lausanne 1845 ha (44.6 % de 4'136 ha) ; Renens 279 ha (94.2 % de 296 ha) ; Écublens 341 ha (59.8 % de 571 ha)

La répartition des emplois en 2001 dans la région lausannoise montre une distribution claire et favorable à Lausanne. Dans un diamètre de 2 km que KAISER (2010, annexes) appelle l'hyper-centre est localisé la plus grande densité d'emplois de la région. D'autres polarités secondaires, bien que plus petites se trouvent autour des gares de Renens et de Pully avec des densités d'emplois nettement plus importantes que les quartiers adjacents. À Renens, nous remarquons également des densités plus importantes qui correspondent aux zones industrielles et de services au sud des voies de chemin de fer, à savoir dans le quartier de Longemalle, ainsi que dans le quartier de Malley, partagé entre Renens et Prilly.

„plus proacti[ve] en matière économique“. Ainsi, elle a notamment engagé un délégué à la promotion économique. En soutenant les ateliers de la ville de Renens, l'ECAL-Lab et par exemple le design studio, elle souhaite développer l'économie innovante. (HUGUENIN, 2014 ; MUNICIPALITÉ DE RENENS, 2011 : 11)

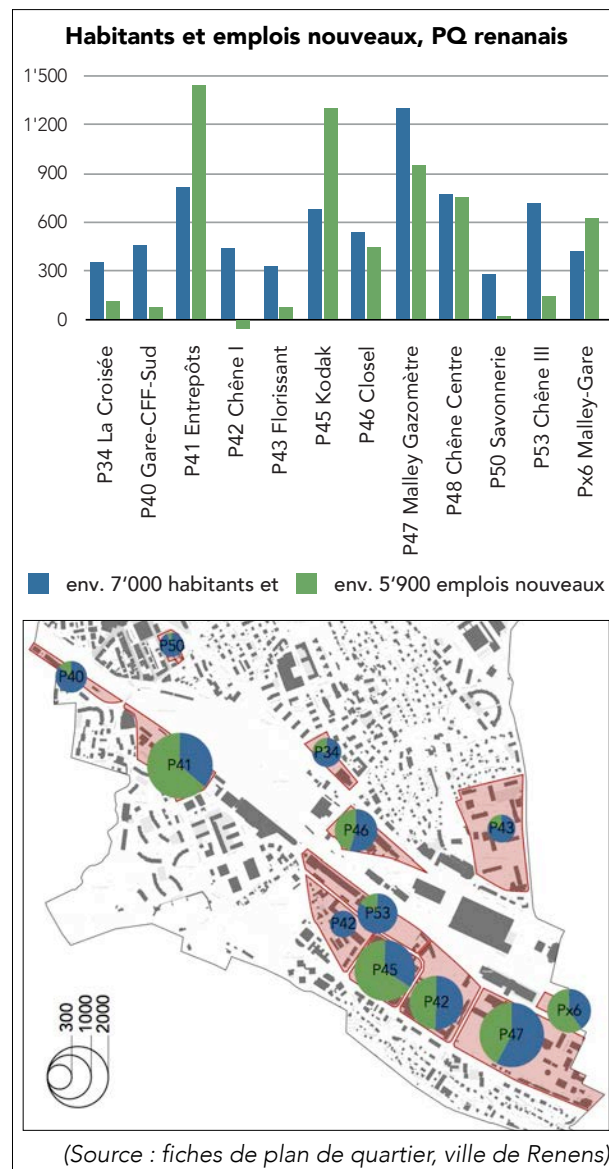
8.4.3. Planification communale

Dans le cadre de la révision des plans de quartiers, la ville de Renens recherche la création de quartiers à affectation mixte. Renens dispose de grandes zones en friche, notamment au sud des voies de chemin de fer, dans le quartier dit des Entrepôts ainsi que dans la plaine de Malley. Identifiées comme secteurs stratégiques par le PALM, ces zones disposent d'importants potentiels constructibles.



Nous notons que la distribution des emplois est très différente de la distribution de la population active occupée. En effet, la concentration d'emplois à Lausanne est bien plus élevée que la population résidente. Cet excédent d'emplois positif (en vert sur la carte du champ de polarité emplois et population) est à la source des mouvements pendulaires depuis les régions ayant un excédent d'emplois négatif (en rouge). Ainsi, les quartiers centraux de Lausanne ainsi que la plaine de Malley sont destination de nombreux pendulaires. Nous distinguons clairement un anneau de zones „dortoirs“ autour de la ville-centre qui correspond aux espaces encore relativement denses, mais qui disposent de proportionnellement peu d'emplois.

Dans le programme de législature 2011-2016, la MUNICIPALITÉ (2011 : 11) de Renens cherche à être



La présence d'emplois dans les nouveaux quartiers est pour la Municipalité un facteur important puisqu'elle confère non seulement de l'animation et du commerce, ne serait-ce que de la restauration, mais également des recettes financières à travers les impôts. Ainsi, elle a défini pour chaque plan de quartier une mixité cible.

Ainsi, à proximité du centre, le plan de quartier des Entrepôts amènera un nombre important de nouveaux emplois. Le potentiel le plus important se situe dans les plans de quartier du schéma directeur intercommunal de Malley (ci-après SDIM)¹³. À très long terme, 4'100 nouveaux habitants ainsi qu'environ 4'000 nouveaux emplois pourront y être créés. Toute la population résidante n'étant pas active, ce secteur possédera un excédent d'emplois important.

Pour l'ensemble de la commune de Renens, le potentiel est estimé à près de 7'000 nouveaux habitants ainsi que quelque 5'900 nouveaux emplois, ce qui correspondrait à une augmentation considérable de 35 % respectivement 60 % par rapport à 2008.

8.4.4. Délocalisations

Ces dernières années et mois, plusieurs annonces d'entreprises qui délocalisent leurs activités pour s'installer à Renens ont été faites dans les médias. L'opérateur téléphonique Orange était l'un des premiers à centraliser son quartier principal à Renens, au sud des voies. Toujours dans le domaine des télécommunications, UPC-Cablecom a annoncé emménager avec une centaine de collaborateurs dans le même bâtiment, „[...] pour des raisons de « visibilité et afin de renforcer sa présence en Suisse romande »” (RAVUSSIN, 2014).

Dans le plan de quartier des Entrepôts est prévue l'installation du centre de contrôle du trafic ferroviaire pour la Suisse romande. Travaillant 24 heures sur 24 et chaque jour de l'année, mille nouveaux emplois aideront à animer ce quartier jour et nuit. (MAYSTRE, 2014)

Conclusions sur le rayonnement et l'attractivité

Les résultats de l'analyse concernant le rayonnement et l'attractivité de Renens sont mitigés.

Son attractivité résidentielle est moins bonne que celle de nombreuses de ses communes voisines, du moins concernant l'attractivité pour les revenus élevés. Renens est par contre une commune attractive pour les bas salaires, notamment en raison de sa forte politique de logements subventionnés (MAYSTRE, 2014). L'ensemble des salariés gagne environ 10 % de moins que la moyenne de l'Ouest lausannois, ce qui doit être considéré comme une faiblesse, d'autant que les revenus importants semblent manquer à Renens — à la différence de Lausanne. Les évolutions statistiques de ces dernières années n'annoncent pas une inversion de la tendance qui serait une amélioration de la situation.

Au niveau des emplois, la situation n'est a priori pas très confortable. Ayant perdu beaucoup d'emplois entre 2001 et 2005, Renens n'a pu en regagner qu'une partie jusqu'en 2008. Il convient néanmoins de relativiser ces observations, pour plusieurs raisons. D'autres communes montrent une évolution similaire qui est certainement liée à la crise économique. Et puis, comme souligne Tinetta MAYSTRE (2014) la proportion très basse de locaux vides est un signe d'attractivité. Finalement, Renens dispose toujours d'un nombre d'emplois relativement important par rapport à sa population (cf. chapitre 7.5).

En revanche, des signes positifs existent, notamment l'arrivée de plusieurs entreprises, à l'instar des CFF dans le nouveau quartier des Entrepôts. Globalement, les plans de quartier présentent pour Renens un potentiel de développement considérable tant pour attirer des entreprises que des résidents. À la différence du parc de logements présent — rappelons que dans les communes suburbaines, seulement 45 % des logements ont été construits après 1970 — les nouveaux logements présenteront des qualités résidentielles supérieu-

¹³ Le SDIM est composé des plans de quartiers suivants : Malley-Gare et Malley-Gazomètre (intercommunaux), Chêne I, Kodak, Chêne Centre, Chêne III ainsi que Closel.

res, ce qui permettra sans doute d'attirer des populations mieux rémunérées.

Résumé : Rayonnement et attractivité

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Création d'emplois depuis 2005 • Nombre d'emplois relativement important 	<ul style="list-style-type: none"> • Attractivités résidentielle et économique relativement basses
<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de nouveaux logements et emplois très important dans les PQ 	<ul style="list-style-type: none"> • Désindustrialisation
Opportunités	Menaces

8.5. Représentations

Le dernier facteur nécessaire pour faire d'un lieu une centralité est l'existence d'une identité propre qui fait appel à une mémoire collective ainsi qu'à l'image du lieu.

La ville Renens n'a pas de monumentalité héritée du passé qui serait porteuse de significations symboliques fortes. Marianne HUGUENIN (2014) souligne que „[...] Renens n'est pas une ville historique, ce qui est une marque assez forte. Les gens ne font pas de détour par là". La commune dispose d'un centre relativement nouveau, les premiers bâtiments datent du début du xx^e siècle. Son développement est intimement lié avec l'arrivée du chemin de fer et une industrialisation et urbanisation massives, notamment depuis les années 1950. Ainsi, Renens est historiquement une ville d'ouvriers, un pôle industriel sans espaces de représentation. Ces facteurs pèsent lourd sur l'image de la commune.

En effet, le plan directeur communal (COMMUNE DE RENENS, 1997 : 5) atteste à la ville une „[...] ,image de banlieue peu attractive', et ceci quand bien même elle dispose d'un cadre environnemental de qualité - pour certains secteurs au moins - d'un niveau d'équipement relativement élevé, et malgré les efforts entrepris pour améliorer le cadre de vie général de la population (amélioration du niveau d'équipements et de services, amélioration des transports en commun, création d'un centre attractif, diversification des types d'habitat, etc.)."

Pour mieux apprécier ce facteur, nous nous aidons d'une étude sur l'image de Renens réalisée par une équipe de chercheurs de la HES-SO¹⁴ en 2004.

Étude sur le marketing urbain

Cette dernière reposait sur une enquête auprès de la population renanaise. Elle se basait sur environ 450 questionnaires retournés par des personnes habitant les différents quartiers de Renens depuis longtemps ou depuis récemment. Les personnes interrogées se partagent de manière équilibrée selon leur origine ainsi que selon les classes d'âge.

Les chercheurs ont développé un modèle qui „[...] postule que la force (ou la faiblesse) de l'image d'un territoire se nourrit d'abord des représentations construites par les usagers dudit territoire, et non d'indicateurs statistiques étrangers au vécu, aux opinions, voire aux compétences des habitants d'un lieu en matière d'évaluation" (BABEY et al., 2004 : 2).

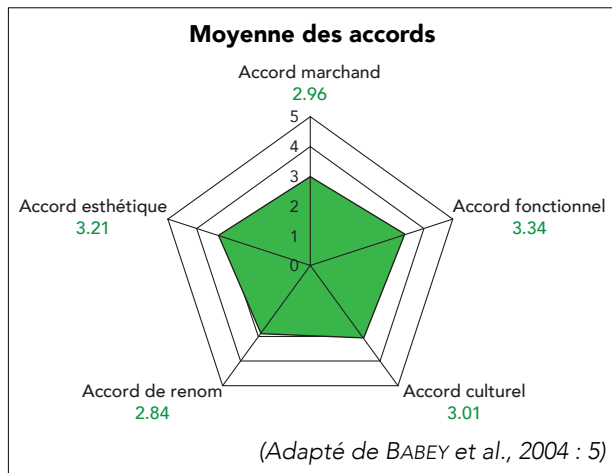
D'autre part, ils classent les opinions des usagers d'un territoire selon les cinq „accords" que nous citerons par la suite (id.) :

- „L'accord marchand, qui regroupe tous les critères ou valeurs liés au coût auquel un habitant doit consentir (fiscalité, prix du logement, taxes diverses, etc.)
- L'accord fonctionnel, qui regroupe tous les critères ou valeurs ayant trait aux infrastructures à disposition de l'utilisateur (transport, formation, soins, sécurité, offre commerciale, etc.)
- L'accord culturel, qui regroupe tous les critères ou valeurs ayant trait à la « personnalité » du territoire (caractère, ambiance, identité, histoire, chaleur, etc.)
- L'accord de renom, qui regroupe tous les critères ou valeurs liés au mode de connaissance du lieu (réputation, célébrité, reconnaissance, visibilité, etc.)
- L'accord esthétique, qui regroupe tous les critères ou valeurs liés aux cinq sens

¹⁴ L'étude est dirigée par Nicolas Babey (HEG-NE) ; l'équipe de recherche comprend David Giaouque (HEVs), Jean-Claude Perret-Gentil (HEG-VD) et Thierry Theurillat.

(beauté, harmonie, rythme, intégration paysagère, calme, etc.).”

Les accords regroupent donc un nombre important de facteurs. C’est la somme des consentements par les usagers du territoire à ces facteurs qui donne l’image globale de la ville. (id.)



Un pentagone avec cinq axes correspondant aux cinq accords permet de visualiser les résultats de l’enquête. Les auteurs précisent pour sa lecture que „[l]es données sensiblement inférieures à « 3 » doivent être lues comme préoccupantes.” (ibid. 5), mais ils soulignent que les valeurs doivent être appréciées en lien avec les autres, puisqu’il y a souvent des liens logiques, certains facteurs appartenant à plusieurs accords.

En ce qui concerne l’accord marchand „[c]e sont principalement la fiscalité et les possibilités d’investissement foncier qui sont très négativement perçues par la population, en particulier par les femmes” (ibid. 8). Les auteurs corrélient la fiscalité avec les arguments esthétiques, fonctionnels ou culturels qu’offre une ville ; si ces arguments sont bons, une fiscalité importante sera perçue moins négativement.

Concernant l’accord fonctionnel, les habitants apprécient surtout les efforts en termes d’aménagements urbains, la situation géographique ainsi que l’accessibilité et la mobilité. Les points faibles concernent les structures pour les enfants et les jeunes, la problématique du logement ainsi que la diversité de l’emploi. (ibid. 9)

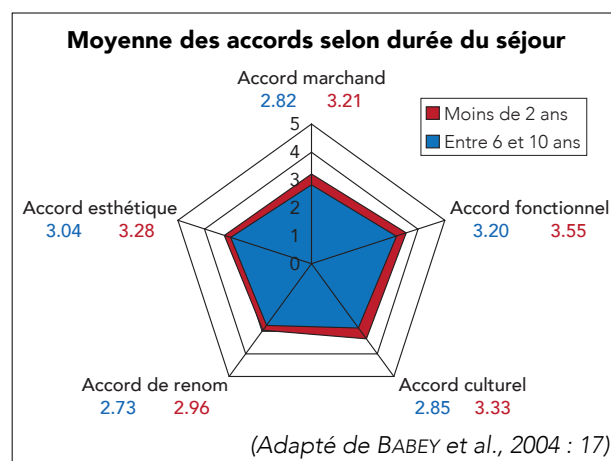
Quant à l’accord culturel, les auteurs énoncent que „[l]a ville de Renens est perçue comme un territoire sans identité très affirmée” (ibid. 10), notamment

en raison de la qualité „relativement médiocre” (id.) du patrimoine. Mais ils remarquent là également l’influence d’un lien social qui souffrirait de la „[...] collectivité divisée en groupes d’appartenances plus ou moins fermés” (id.).

Le quatrième accord, celui de renom est le plus problématique. Il rend compte d’une mauvaise réputation dont souffre Renens. „Rareté des symboles forts, faiblesse du lien social et faiblesse esthétique du paysage bâti concourent à saper l’image de la ville.” (ibid. 11)

On retrouve ceci dans les réponses concernant l’accord esthétique ; les critères de beauté du patrimoine et de la ville sont très mal évalués. En revanche, la restauration et le mobilier urbain sont jugés satisfaisants.

Une analyse comparative des résultats par quartier montre que les habitants du Sud de la gare (Simplon, Préfaully, Censuy jusqu’à la rue du Léman) évaluent le mieux les accords esthétique et culturel ainsi que l’accord de renom. „Ainsi, [cette] zone [...] abrite-t-elle les habitants les plus attachés à leur ville et ceux qui lui accordent l’image la plus forte.” (ibid. 15)



Un résultat surprenant de leur étude est la différence d’appréciation de l’image selon la durée du séjour. L’écart est de pratiquement 0.5 point entre les personnes résidant à Renens depuis moins de deux ans et ceux y habitant depuis six à dix ans — l’image qu’ont les personnes qui y habitent depuis plus longtemps est notablement meilleure. BABEY (ibid. 17) expliquent cet écart de la façon suivante : „Si les accords culturel et fonctionnel semblent tirer l’image vers le haut pendant un premier temps, les

années passées voient un affaissement des valeurs principalement culturelles. Cet affaissement concourt à affaiblir les autres accords.”

Conclusions de l'étude

L'étude a permis de constater plusieurs faiblesses, parmi lesquelles l'esthétique du paysage bâti et les valeurs de lien social (accord culturel) sortent du lot. Les forces de Renens se situent principalement dans l'accord fonctionnel, la position géographique ainsi que l'accessibilité et toutes les formes de mobilité bien développées. De plus, l'enquête a permis de mettre en lumière que les services et prestations de la ville sont fortement appréciés par les habitants. „Malheureusement, ces avantages comparatifs ne suffisent pas pour développer une image forte en rapport avec l'amélioration de la qualité de vie de Renens. Même si les scores affichés par les valeurs génériques sont satisfaisantes (sic), elles révèlent une corrélation avec l'image globale que les habitants construisent de la ville.” (ibid. 22)

Les auteurs conseillent de rendre les processus de prise de décision en matière d'aménagement urbain plus participatifs afin d'éviter les blocages, ce qui a réussi avec le projet de la place du marché (ibid. 20 et 22).

Conclusions sur les représentations de Renens

La mauvaise réputation dont souffre Renens est une problématique dont les trois personnes que nous avons interviewées sont largement conscientes.

Pour Tinetta MAYSTRE (2014), Renens a toujours eu une image de ville pauvre. „Renens a particulièrement souffert de l'image d'être une cité banlieue où on ne fait qu'habiter et qui est sans vie sociale. Le défi [du projet „Cœur de ville”] était de montrer qu'on pouvait avoir une vie sociale et une qualité de vie importante.” (id.) Elle souligne en effet que l'image de Renens est négative à l'extérieur, mais assure que „[...] quand on y vit, c'est tout l'inverse” (id.).

La figure de la „banlieue” est en effet souvent associée à la ville de Renens. Comparant Renens à d'autres lieux dans l'agglomération, les élues se montrent assez réalistes et mentionnent : „Nous

sommes bien conscients que Lausanne est une ville plus grande, nous n'aurons jamais le statut de Lausanne, on ne le cherche pas, d'ailleurs.” (MAYSTRE, 2014)

Nous ressentons une conscience développée chez les autorités quant à la mauvaise image et une volonté d'autant plus forte pour la corriger ou l'améliorer.

Le projet „Cœur de ville” qui inclut la requalification des rues du centre ainsi que la nouvelle Place du Marché, a eu le but d'augmenter la qualité de vie au centre de Renens et, accessoirement, de participer à la correction de son image négative. Selon Tinetta MAYSTRE (2014), ce nouvel espace public fonctionne bien et „[...] les gens se sentent attachés à l'espace”. L'étude de BABEY (et al., 2004) que nous venons de citer ayant été réalisée avant la planification, la réalisation et l'inauguration de la Place du Marché, il serait intéressant de voir comment les facteurs ont évolué après ce processus participatif et la réalisation de la place. Notre hypothèse est que notamment l'accord esthétique serait aujourd'hui mieux qualifié.

Si une transformation de l'image est en train de se faire, elle est plutôt lente. Elle a cependant déjà aujourd'hui des incidences, notamment sur le plan économique : „Le premier signe de ce changement était l'installation d'Orange en 2008, puisqu'ils s'intéressaient aux dynamiques changeantes qui correspondaient bien à leur image. Ce regard de l'extérieur nous montrait que le travail que nous faisons atteint son but”, se félicite Tinetta MAYSTRE (2014).

Nous supposons que l'image de Renens pourrait s'améliorer avec les projets d'infrastructures de transports publics qui vont se réaliser ces prochaines années. La passerelle de la nouvelle gare sera très visible et a la capacité de devenir un nouveau symbole de l'Ouest lausannois. À l'instar de la ville de Rezé, où „[...] l'arrivée du tramway [...] [a accentué] la proximité de la ville centre sans que sa tendance centripète induise un renforcement du caractère périphérique [...], d'autant que le tramway est porteur de gains symboliques, y compris pour ceux qui ne l'utilisent jamais” (BATAILLE, 1997 : 89), le tram a un potentiel important sur l'image de Renens. Son

infrastructure et ses convois modernes améliorent l'accessibilité non seulement d'un point de vue fonctionnel, mais également d'un point de vue de l'image — tout comme le métro m2 a amélioré l'image des transports publics en ville de Lausanne.

Les équipements scolaires, à savoir le nouveau gymnase ainsi que l'ECAL, déjà installée, vont certainement encourager les changements d'image vers une ville plus moderne, rappelle Marianne HUGUENIN (2014).

La cheffe du bureau du SDOL, Ariane WIDMER (2014), soutient très fortement que „[[l']image de tout l'Ouest lausannois est complètement en train de changer [...] [et] pense que le fait qu'il y ait cette transformation, ces dynamiques, ouvre des possibilités à une créativité qui est énorme“. Selon elle, l'image est donc plutôt positive.

Si l'on en croit les personnes que nous avons interviewées, l'image de Renens est en train de changer et va encore s'améliorer davantage. Il est vrai que les nombreux projets en cours auront une influence certes positive sur un nombre important de facteurs, notamment des accords esthétique, fonctionnel et de renom. Mais comme les représentations sont un construit social, l'influence de ces pro-

jets n'est pas automatique. Particulièrement durant les années de travaux, nous craignons que l'image de Renens ne s'améliore pas, voire puisse se détériorer ; la situation de l'accord fonctionnel risque de faire de même consécutivement aux problématiques d'accessibilité rendue plus complexe.

Mais une fois les projets de la gare, la quatrième voie, du tram ainsi que de la mise à double sens de l'Avenue du 14-Avril terminés, le potentiel d'amélioration de l'image de Renens est à notre avis considérable. Et ce, d'autant plus que les engagements de la part des autorités notamment en termes de culture, d'urbanisme et d'installations pour l'enseignement continuent.

Résumé : Représentations

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Multi-fonctionnalité, prestations communales et accessibilité appréciées • Attachement des gens • Efforts sur espaces publics 	<ul style="list-style-type: none"> • Image de „banlieue“ • Monumentalité architecturale historique absente
<ul style="list-style-type: none"> • Qualité de vie est meilleure que son image • Potentiel grâce au tram, la nouvelle gare et le CEOL 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'image demande beaucoup de temps
Opportunités	Menaces

CONCLUSION



Avec l'analyse des critères de centralité à Renens, nous avons mis en pratique le résultat de notre première question de recherche. Grâce à cette dernière, un catalogue de critères nécessaires au développement et à l'existence du phénomène de centralité a été élaboré à l'issue de la partie théorique. La centralité peut en effet être définie selon le niveau de satisfaction de différents facteurs. Ainsi, dans le sens de MONNET (2000 : 400), la centralité urbaine est une qualité attribuée à un espace, une qualité qui est produite par des aménités urbaines, une bonne accessibilité ou encore des représentations symboliques.

Pour qu'une centralité puisse véritablement s'affirmer, il est déterminant que l'ensemble des critères soit satisfait à part entière, faute de quoi il conviendrait plutôt de parler, au sens de Boino (2001, cité dans BELLEIL, 2013 : 22), de pôle.

En tant que qualité d'un espace, la centralité est susceptible d'évoluer puisqu'elle est fonction de la présence de multiples facteurs. C'est pourquoi nous avons intégré les projets d'infrastructures en planification ou en réalisation à Renens dans notre analyse. Reprenons les résultats de notre analyse par critère.

- **Multi-fonctionnalité** : Le centre de Renens dispose d'une mixité fonctionnelle permettant de couvrir les besoins quotidiens de la population. Mais la multi-fonctionnalité présente également des lacunes, surtout au niveau de la qualité et de la diversité des établissements, notamment de restauration. Même si les investissements dans les espaces publics ont une influence positive sur la mise en réseau de ces fonctions, les établissements présents peinent à en profiter.

Si l'offre culturelle est relativement large, nous notons l'absence d'un cinéma ou d'un théâtre capables d'attirer un public en toute saison ; un hôtel manque également.

Malgré ces faiblesses, nous évaluons la multi-fonctionnalité de Renens comme plutôt positive.

- **Accessibilité** : La plupart des quartiers renenais disposent déjà aujourd'hui d'un bon niveau d'accessibilité, seules les relations Nord-Sud sont problématiques. Les projets de la nouvelle gare ainsi que de la nouvelle ligne de tram t1 ont une

influence potentiellement élevée sur ce facteur ; la nouvelle jonction autoroutière à Chavannes améliorera également l'accessibilité de Renens. La réalisation de ces projets de grande envergure – déjà débutée – n'aura pas uniquement un impact sur l'accessibilité. En effet, le tram ainsi que la nouvelle gare vont certainement améliorer l'image des transports publics et celle de l'Ouest lausannois.

Inhérents à tout changement, les travaux représentent, surtout en raison de leur durée et de leur ampleur, un vrai défi sinon un risque pour l'accessibilité renanaise. Il s'agit là pour les partenaires des projets de continuer leurs efforts de communication afin de sensibiliser la population et les commerçants.

- **Multi-temporalité** : Nous avons déterminé des usages temporairement étendus du centre-ville ; ce dernier n'est désert à aucun moment de la journée, ce qui est signe de centralité urbaine et de correspondance aux exigences demandées par ce critère.

- **Rayonnement et attractivité** : Si notre analyse a révélé une attractivité résidentielle plutôt moyenne pour les hauts revenus, il convient de relativiser cette faiblesse apparente pour deux raisons principales. Premièrement, la pression sur le logement est élevée dans toute la région lausannoise, ce qui sous-entend une forte attractivité résidentielle en général. Deuxièmement, les nouveaux quartiers projetés impliquent la création de nombreux nouveaux logements dont la qualité est supérieure aux logements existants, ce qui leur confère la capacité d'attirer des hauts revenus. Le défi pour la ville de Renens sera de savoir en tirer profit en matière de mixité et de recettes fiscales, ce qui dépendra notamment de choix politiques concernant le subventionnement de logements.

Du point de vue des emplois, la situation actuelle n'est pas satisfaisante pour affirmer clairement la centralité. Mais elle est prometteuse à moyen terme puisque le potentiel de développement est élevé, notamment dans les plans de quartier des Entrepôts et du SDIM où une augmentation forte du nombre d'emplois est attendue.

- **Représentations** : L'image de Renens est actuellement l'un de ses points faibles, particulièrement pour les personnes venant de l'extérieur. Les développements et les nouveaux projets de l'Ouest lausannois ont un potentiel important sur l'amélioration des représentations, amenant plus de visibilité par le tram ainsi que par la nouvelle gare. Nous assistons là à une inversion de la tendance, conforté par le signal fort que donne UPS-Cablecom en délocalisant à Renens pour des raisons de „visibilité“.

Nous avons remarqué une distribution géographique des critères de centralité qui profite clairement au centre de Renens, à savoir aux espaces autour de la gare et au Nord, dans les rues piétonnes. C'est là que l'accessibilité est la meilleure, que les commerces et la restauration sont concentrés, c'est le quartier de Renens qui a la plus ample multi-temporalité et c'est également à ces espaces que les habitants se sentent le plus attachés.

Ce bref résumé des principaux résultats nous ramène à notre question de recherche : Est-ce que Renens dispose des requis qui lui permettent de s'affirmer comme centralité (secondaire) dans l'agglomération lausannoise ?

Le centre de Renens rassemble des caractéristiques que seuls les centres de Lausanne et Morges possèdent dans l'agglomération lausannoise. Il profite de la proximité de la ville de Lausanne, mais souffre dans le même temps de sa concurrence commerciale et culturelle ainsi que de la différence en termes de représentation. Par contre, Renens a une grande importance pour les planificateurs de tous niveaux en raison de son importance et de son potentiel démographiques, des équipements et de l'accessibilité offerts.

Renens dispose de tous les requis lui permettant d'affirmer une centralité, mais la ville remplit en effet à des degrés divers ces critères de centralité, comme l'a montré l'étude.

Par rapport à la centralité de Lausanne, qui ne dispose pas des lacunes que nous avons identifiées à Renens, relevons l'excellence commerciale ou l'offre diversifiée des bars, mais également l'attractivité économique et résidentielle pour toutes les couches de la population de la ville, le centre de Re-

nens doit donc être qualifié de centralité secondaire. Il correspond moins bien aux exigences des critères de centralité.

Ainsi, la correspondance aux critères de centralité du rayonnement et de l'attractivité ainsi que de l'image n'est à notre avis actuellement pas entièrement réalisée. Ceci empêche, du moins actuellement, la qualification du centre de Renens de centralité à part entière. Mais il apparaît aussi clairement que le centre de Renens ne peut pas être réduit à un simple pôle d'échanges, bien que ses qualités d'accessibilité soient d'un niveau plus élevé que les autres critères de centralité, notamment en ce qui concerne l'attractivité économique et résidentielle, l'offre culturelle ainsi que l'image. En effet, le centre de Renens a des caractéristiques qui l'élèvent clairement au-dessus d'un pôle qui se caractérise par une mono-fonctionnalité d'excellence. Entre le concept de centralité qui rassemble de riches qualités et le pôle plus réduit, il existe niveaux différents de centralité en fonction de leur concordance aux différents critères.

La réponse que notre étude donne à cette question est donc nuancée. D'une part, Renens dispose des requis qui lui permettent de s'affirmer comme centralité secondaire dans l'agglomération, à côté de Lausanne. Mais d'autre part, certains de ces facteurs ne sont pas entièrement atteints. Ceci empêche que la ville s'affirme aujourd'hui en tant que centralité à part entière. Néanmoins, nous émettons l'hypothèse que la correspondance aux critères de centralité s'améliorera nettement une fois les grands projets d'infrastructure et de rénovation urbaine réalisés, notamment les plans de quartier des Entrepôts et de Malley. Les visions que nous avons pu recueillir auprès des acteurs locaux reflètent cet optimisme pour le futur développement. Ainsi, Renens disposera très probablement des caractéristiques faisant de la ville une centralité à part entière.

Nous suivons dans nos appréciations le PALM (2012b : 33 ; 2012c : 75) qui attribue à Renens de „[...] fortes potentialités, [et la capacité de] joue[r] un rôle central sur les plans socio-économique et culturel et comme interface de transports publics.

L'aménagement de son centre-ville doit être l'occasion d'affirmer son rôle à venir."

Dans ce sens, il serait intéressant d'assurer le suivi de l'évolution de la centralité par une étude future.

L'approche qualitative que nous avons choisie a permis de dresser un catalogue de critères nécessaires pour qu'un lieu puisse être considéré comme une centralité. Par contre, l'approche s'est montrée inapte à esquisser une définition précise du degré de correspondance aux facteurs de centralité nécessaire. De cette manière, il est difficile de juger à partir de quels équipements ou plus généralement de quelles qualités urbaines une centralité s'affirme clairement. Différents niveaux de centralité existent consécutivement à la correspondance plus ou moins bonne aux différents critères de centralité.

Ceci revêt la difficulté la plus importante que nous avons rencontrée durant l'élaboration de cette étude : l'existence d'une multitude de compréhensions du terme de centralité. Dans le cadre de la planification, dans notre cas au niveau du canton, du PALM ou encore du SDOL, le terme de la centralité est utilisé, mais pas explicité. Nous avons remarqué ici une utilisation des termes de centres, centralité et polarité parfois brouillée.

Le cadre d'un mémoire de maîtrise est limitant du point de vue de l'approfondissement de l'étude des critères définis. Un mémoire de cette ampleur serait vraisemblablement nécessaire pour chacun des critères de centralité afin de mener une analyse plus approfondie de l'ensemble de ces derniers.

Si nous voulions esquisser quelques conseils pour les instances politiques, nous soulignerions la nécessité d'entreprendre des efforts politiques ainsi que de planification pour rendre Renens plus attractive en matière de flux résidentiels, notamment pour des populations disposant de revenus plus élevés. Ceci amènerait une meilleure mixité de la population. Toujours raisonnant en termes de centralité, l'implantation de nouvelles entreprises semble un levier important. Au vu des projets de plans de quartier qui font de la qualité des cadres de vie leur *leitmotiv* tout en visant une mixité ainsi qu'une intégration d'entreprises, les politiques publiques ont incorporé ces enjeux dans les outils de planification.

Ainsi, Renens pourra renforcer sa centralité et poursuivre son chemin de „ville qui ne veut plus être une banlieue“.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADMANE, A. (2012). Place du Marché, Renens : Cœur de ville. *Bâtir*, février 2012, 23-27.
- AMT FÜR RAUMPLANUNG (2010). *Vergleichende Analyse der drei Systeme. Schweiz, Deutschland, Frankreich*. Liestal : Kanton Basel-Landschaft.
- ANDRÉ, C. (1987). Changer l'image d'une ville. *Politiques et management public*, 5(4), Numéro spécial : Management et développement local : l'art du mouvement, 51-64.
- ANDRES, L. et BOCHET, B. (2010). Ville durable, ville mutable : quelle convergence en France et en Suisse ? *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 4, 729-746.
- ASCHER, F. (2003). En finir avec la notion de centralité? In Certu (Éd.), *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics?* (22-29). Paris : Éditeur.
- ASCHER, F. (2010). *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- ASSOCIATION SUISSE POUR L'AMÉNAGEMENT NATIONAL / ASPAN (2004). *L'aménagement du territoire en Suisse*. Berne : Auteur.
- ASSOCIATION SUISSE POUR L'AMÉNAGEMENT NATIONAL / ASPAN (sans date). *L'aménagement du territoire en Suisse : brève introduction*. Berne : Auteur.
- AUDÉTAT, D. et BOURNOUD, R. (2014, 3 mars). 200 millions pour un nouveau temple du sport à Malley. *24heures (Lausanne - Suisse)*.
- BABEY, N. (Dir.), GIAUQUE, D., PERRET-GENTIL, J.-C. et THEURILLAT, T. (2004). *Marketing urbain, Renens*. Delémont : HES-SO.
- BATAILLE, P. (1997). Rezé : les figures de la centralité dans une ville de banlieue. In G. Dubois-Taine et Y. Chalas (Dir.), *La ville émergente* (pp. 86-97). La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- BEAUJEU-GARNIER, J. (2010a). Centralité. In P. Merlin et F. Choay (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.) (pp. 140-141). Paris : Presses universitaires de France.
- BEAUJEU-GARNIER, J. (2010b). Centre urbain. In P. Merlin et F. Choay (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.) (pp. 145-146). Paris : Presses universitaires de France.
- BEAUJEU-GARNIER, J. et MERLIN, P. (2010). Centre secondaire. In P. Merlin et F. Choay (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.) (pp. 144-145). Paris : Presses universitaires de France.
- BELLEIL, S. (2013). *Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard* (mémoire de master) [en ligne]. Université Pierre-Mendès-France, Sciences sociales & humaines, Institut d'urbanisme de Grenoble. Disponible sur : http://www.adu-montbeliard.fr/fileadmin/Fichiers/Fond_documentaire/2013/PLA_2013_096_Mémoire%20Belleil%20-%20Centralité.pdf.
- BIRD, J. (1977). *Centrality and cities*. London : Henley : Routledge and Kegan Paul.
- BISCOURP, P. (2005). 3. Mesurer la qualification de l'emploi dans les sources statistiques. In D. Méda et F. Vennat (Dir.), *Le travail non qualifié : Permanences et paradoxes* (pp. 69-91). Paris : La Découverte.
- BOCHET, B. (2005a). Étalement urbain, formes urbaines et structures sociales : les figures de l'urbain dans l'agglomération lausannoise. Élaboration d'une typologie des communes de l'agglomération. *URBIA : Les métamorphoses de la ville. Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain*, 1, 23 - 39.
- BOCHET, B. (2005b). Métropolisation, morphogenèse et développement durable : le cas de l'agglomération de Lausanne. *Geographica Helvetica*, 60(4), 248-260.
- BORDREUIL, J.-S., 1994. Centralités urbaines, ville, mobilités. *Le courrier du CNRS : La ville*, 81, 17-18.
- BOTH, J.-F. (2005). Régimes d'urbanisation et rythmes urbains. In *URBIA : Les métamorphoses de la ville. Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain*, 1, 9-24.
- BOUZOUINA, L. (2008). Polycentrisme et ségrégation intra-urbaine : résultats exploratoires à partir d'une comparaison entre Lyon, Lille et Marseille. In Université du Québec à Rimouski (Éd.), *Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional* (1-17). Rimouski : Éditeur.
- BREDLOUP, S. (2007). A propos des centralités immigrées. *Rives méditerranéennes* [en ligne], 26. Disponible sur : <http://rives.revues.org/881>.
- BRUNDTLAND, G. H. (1987). *Notre avenir à tous*. New York : Organisation des Nations unies.
- CASLEY, D. J. et KUMAR, K. (1991). *Collecte, analyse et emploi des données de suivi et d'évaluation*. Washington DC : Banque mondiale.
- CASTELLS, M. (1988). Innovation technologique et centralité urbaine. *Cahiers de recherche sociologique*, 6(2), 27-36.
- CERTU (1999a). *Modes de vie en périphérie*. Paris : Éditeur.

- CERTU (1999b). *Nouvelles centralités, nouvelles pratiques*. Paris : Éditeur.
- CERTU (2003). *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics?* Paris : Éditeur.
- CERTU (2009). *Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine*. Lyon : Auteur.
- CFF (2012). *Réseau Express Régional Vaud. Développements futurs*. Lausanne : Auteur.
- CFF (2013). Spécial gare de Renens. Lausanne : Auteur. Disponible également sur : http://www.renens.ch/Enmouvement/images/Upload/G_photos/0/com_presse/Special%20GareRenens_2013_04.pdf.
- CFF (2014). Léman 2030 – Nœud de Lausanne Gare de Renens. Lausanne : Auteur.
- CHALAS, Y. (2010). Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine. In *URBIA : Centralités, urbanisme durable et projet*, 11, 23-41.
- CHAMPION, A. G. (2001). A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations. *Urban Studies*, 38 (4), 657–677.
- CLAVAL, P. (1981). *La logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris : Litec.
- COEN, L. et LAMELET, C. (Dir.) (2011). *L'Ouest pour horizon*. Gollion : Infolio éditions.
- COLIN, C. et RYCK, G. (2004). Quelles mesures de la non-qualification ? In D. Méda et F. Vennat (Dir.), *Le travail non qualifié : Permanences et paradoxes* (pp. 242-254). Paris : La Découverte.
- COMITÉ NON À „SAUVER LAVAUX 3" (2014). *Faits historiques* [Page Web]. Disponible sur : <http://notrefranzweber.ch/NotreFranzWeber/FaitsHistoriques> (consulté le 23.03.2014).
- COMMUNE DE RENENS (1997). *Dossier du plan directeur*. Renens : Urbaplan, Transitec.
- COMMUNE DE RENENS (2013). *Préavis intercommunal No 30-2013. Rénovation urbaine du secteur de la gare de Renens, lot des espaces publics – Première étape du chantier. Adoption du projet routier, crédit d'ouvrage pour le réaménagement du tracé routier de la Place de la Gare et du giratoire des Glycines. Validation de la clé de répartition des coûts entre les quatre communes partenaires du lot 3*. Disponible sur : http://www.renens.ch/doc_tel/pdf/preavis/preav30-2013_intercommunal.pdf. Renens : Commune.
- DA CUNHA, A. (2011). Les écoquartiers, un laboratoire pour la ville durable : entre modernisations écologiques et justice urbaine. *Espaces et sociétés*, 144-145, 193-200.
- DA CUNHA, A. et KAISER, C. (2009). Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? *URBIA : Intensités urbaines*, 9, 13-56.
- DA CUNHA, A. et MATTHEY, L. (2007). Des champs d'émergence. In A. Da Cunha et L. Matthey (Dir.), *La ville et l'urbain : des savoirs émergents* (11-32). Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- DA CUNHA, A. et MATTHEY, L. (Dir.) (2007). *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- DA CUNHA, A. et BOTH, J.-F. (2004). *Métropolisation, villes et agglomérations. Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique.
- DANESI, M. (2011, 28 février). Renens: la banlieue se métamorphose en métropole. *Le Temps*.
- DAUM, M. et SCHNEEBERGER, P. (2013). *Daheim : eine Reise durch die Agglomeration*. Zurich : Neue Zürcher Zeitung.
- DECOVILLE, A., BOUSCH, P., FELTGEN, V. et al. (2012). *La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives*. Luxembourg : CEPS/INSTEAD. Disponible sur : http://www.ceps.lu/publi_viewer.cfm?tmp=1893.
- DELLA CASA, F. (2010). Le coeur de Renens désenclavé. *TRACÉS : Construire un marché*, 20, 5-16.
- DEVISME, L. (2005). *La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*. Paris : L'Harmattan.
- DIOP, A. A. (2007). Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal ? *Rives nord-méditerranéennes* [en ligne], 26. Disponible sur : <http://rives.revues.org/921>.
- ÉMÉLIANOFF, C. (2002). La notion de ville durable dans le contexte européen : quelques éléments de cadrage. *Cahiers français : Enjeux et politiques de l'environnement*, 306, 28-35.
- FANTOLI, M. (2006). Nouvelle centralité dans l'agglomération lausannoise : Une gare régionale à Malley, vecteur de la revitalisation du quartier (mémoire de master) [en ligne]. École polytechnique fédérale de Lausanne, ENAC, École d'architecture. Disponible sur : http://www.ouest-lausannois.ch/modules/1S-SchemaDirecteur/Documents/Travaux-academiques/Pdf/EPFL_Prilly-Malley_2006_120dpi_partie1.pdf.

- FEDDERSEN, P., BERGER, G., DEWARRAT, J.-P., KLOSTERMANN, R., RAMPINI, M. et SIGRIST, P. (2001). *Révision du plan directeur cantonal - Étude test sur le paysage. Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois?* Renens : SDOL.
- FLEURY, A., MATHIAN, H. et SAINT-JULIEN, T. (2012). Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris intra-muros. *Cybergeogeo : European Journal of Geography* [en ligne], document 588, 1-22. Disponible sur : <http://cybergeogeo.revues.org/25107> (DOI : 10.4000/cybergeogeo.25107).
- GALLAND, B. et BASSAND, M. (1993). Les identités urbaines. *Cultures, sous-cultures et déviances. Convention romande de 3^e cycle de sociologie, 2^e session*, Bulle.
- GASCHET, F. et LACOUR, C. (2002). Métropolisation, centre et centralité. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1, 49-72, Armand Colin.
- GAUDIN, J.-P. (2007). Centralités planifiées et actes politiques ? *Rives nord-méditerranéennes* [en ligne], 26. Disponible sur : <http://rives.revues.org/831>.
- GAUDIN, J.-P. (2010). Hygiénisme. In P. Merlin et F. Choay (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.) (pp. 403-404). Paris : Presses universitaires de France.
- GERVAIS-LAMBONY, P. (2004). De l'usage de la notion d'identité en géographie. *Annales de Géographie*, 113 (638-639), 469-488.
- GHORRA-BOGIN, C. et MUSSET, A. (2010). La centralité urbaine à l'heure de la métropolisation : entre patrimonialisation et valorisation des espaces publics. *Cahiers des Amériques latines : La ville dans les Amériques : un regard de part et d'autre de la frontière* [en ligne], 59, 101-102. Disponible sur : <http://cal.revues.org/1152>.
- GRAFF, P. (2007). Turin, exemple et modèle d'une centralité urbaine planifiée selon les canons évolutifs du classicisme. *Centralités en mouvement* [en mouvement], 26. Disponible sur : <http://rives.revues.org/871>.
- GUILLEMOT, L. et SOUMAGNE, J. (2007). Temporalités et services en milieu urbain : le cas d'Angers. *Espace, populations, sociétés*, 2-3, 255-272.
- HALLEUX, J.-M. (2001). Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus. *L'Espace géographique*, 1 (30), 67-80.
- HECKER, A. (2012). Mobilité en site propre et forme urbaine : une possible interaction ? *Revue Géographique de l'Est* [en ligne], 52 (1-2). Disponible sur : <http://rge.revues.org/3623>.
- HENRY, P. (2011). *Les 101 mots de l'urbanisme à l'usage de tous*. Paris : Archibooks.
- HOFSTETTER, M. (2009). *Renens / place du marché* [Présentation]. Renens : Auteur.
- HUGUENIN, M. (2014, 28 mars). Interview. Renens.
- INGALLINA, P. (2009). L'attractivité des territoires. In J.-P. Blais et P. Ingallina (Dir.), *L'attractivité des territoires : regards croisés* (pp. 9-18). Paris : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, Ministère du Logement, Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature et PUCA - Plan Urbanisme Construction Architecture.
- JEMELIN, C. (2011). La saga du tramway. In L. Coen et C. Lamelet (Dir.), *L'Ouest pour horizon* (179-183). Gollion : Infolio éditions.
- KAISER, C. (2010). *Analysis, modelling and visualisation of spatiotemporal data for urban studies* [thèse de doctorat]. Université de Lausanne, Faculté des Géosciences et de l'Environnement.
- KELLER, M. (2011). Prix Wakker 2011 : la récompense d'une vision. In L. Coen et C. Lamelet (Dir.), *L'Ouest pour horizon* (35-38). Gollion : Infolio éditions.
- LAMBELET, C. (2011). L'université au seuil de la ville. In L. Coen et C. Lamelet (Dir.), *L'Ouest pour horizon* (165-169). Gollion : Infolio éditions.
- LAVADINHO, S. et LENSEL, B. (2010a). Manifeste pour une centralité suburbaine. *Technicités*, 194, 23-25.
- LAVADINHO, S. et LENSEL, B. (2010b). Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt*. *URBIA : Centralités, urbanisme durable et projet*, 11, 113-146.
- MARENDAZ, J.-C. (2007). Renens de la campagne à la ville. Renens : Auteur.
- MARZLOFF, B. (2005). Les nouvelles temporalités de la ville. *POUR*, 188, 164-168.
- MAYSTRE, T. (2014, 20 mars). Interview. Renens.
- MERLIN, P. (2010a). Industrialisation. In P. Merlin et F. Choay (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.) (pp. 411-412). Paris : Presses universitaires de France.
- MERLIN, P. (2010b). Périurbanisation. In P. Merlin et F. Choay (Dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.) (pp. 551-552). Paris : Presses universitaires de France.
- MERLIN, P. et CHOAY, F. (Dir.) (2010). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (3^e éd. rév.). Paris : Presses universitaires de France.

- MÉTROPOLE LÉMANIQUE (2013). *Répondre aux défis du trafic autoroutier*. Genève : Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé (DARES), Service des affaires extérieures (SAE) et Lausanne : Département des finances et des relations extérieures (DFIRE) Office des Affaires extérieures (OAE).
- MOINDROT, C. (1977). Le système urbain du Mans, exemple de système cristallin. *Géographie rurale*, 95ter, 179-192.
- MONNET, J. (2000). Les dimensions symboliques de la centralité. *Cahiers de Géographie du Québec*, 44 (123), 399-418.
- MOREAS PEREIRA, R. H., NADALIN, V., MONASTEIRO, L. et ALBUQUERQUE, P. H. M (2013). Urban Centrality: A Simple Index. *Geographical Analysis*, 45, 77-89.
- MULLER, S. (2014, 6 janvier). Il y a 50 ans, un tram traversait Lausanne pour la dernière fois. *24heures (Lausanne - Suisse)*.
- MUNICIPALITÉ DE RENENS (2011). *Programme de législature 2011-2016 : Faire la ville ensemble, deuxième étape!* Renens : Auteur.
- OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL / ARE (2013). *Villes et agglomérations* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/index.html?lang=fr> (consulté le 13.09.2013).
- ORFEUIL, J.-P. (1999). *Les stratégies de localisation des ménages et des services aux ménages dans l'espace urbain* [Draft pour la publication]. Créteil : Université de Paris XII, Institut d'urbanisme de Paris.
- OSTROWETSKY, S. et BORDREUIL, J.-S. (1975). Structure de communication et espace urbain : La centralité (Tome I). Aix-en-Provence: Université, EDRESS.
- PADEIRO, M. (2010). Mesurer le centre au-delà du centre : l'élargissement de Paris autour du métro. In M.H. Massot (Dir.), *Mobilité et métropolisation : les raisons du quotidien* (pp. 41- 53). Paris : L'œil d'Or.
- PAQUOT, T. (2006a). Centre. In D. Pumain (Dir), *Dictionnaire, La ville et l'urbain* (pp. 46-47). Paris : Economica.
- PAQUOT, T. (2006b). Charte d'Athènes (La). In D. Pumain (Dir), *Dictionnaire, La ville et l'urbain* (pp. 50-51). Paris : Economica.
- PRIN, M.-S. (2013, 25 avril). Avant le Paradis, 10 ans de travaux attendent les pendulaires. *24heures* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.24heures.ch/vaud-regions/Avant-le-Paradis-10-ans-de-travaux-attendent-les-pendulaires/story/11589514>.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2008). *Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Pour un développement équilibré à l'horizon 2020. Rapport final, décembre 2007 (éd. rév. août 2008)*. Renens : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2010a). *réseau-t axes forts de transports publics urbains. L'agglomération Lausanne-Morges préparer les transports de demain*. Renens : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2010b). *Réseau routier de l'agglomération. Recommandations d'aménagement*. Renens : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2012a). *Le PALM 2^{ème} génération. Un grand projet communautaire*. Renens : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2012b). *Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération révisé. A Rapport de projet, juin 2012*. Lausanne : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2012c). *Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération révisé. B Dossier des mesures, juin 2012*. Lausanne : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2012d). *Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération. C Documents de référence, juin 2012*. Lausanne : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2012e). *Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^{ème} génération révisé. D Rapport de mise en œuvre au 31 mars 2012*. Lausanne : Auteur.
- PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM (2012f). *Aménagements accompagnant la première étape du réseau-t* [Dépliant]. Renens : Auteur.
- PUMAIN, D. (2004). *Centralité* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article46#> (consulté le 17.07.13).
- PUMAIN, D. (2006a). Agglomération. In D. Pumain (Dir), *Dictionnaire, La ville et l'urbain* (pp. 6-9). Paris : Economica.
- PUMAIN, D. (2006b). Centralité. In D. Pumain (Dir), *Dictionnaire, La ville et l'urbain* (pp. 45-46). Paris : Economica.
- PUMAIN, D. (2006c). Étalement urbain. In D. Pumain (Dir), *Dictionnaire, La ville et l'urbain* (pp. 112-113). Paris : Economica.
- PUMAIN, D. (2006d). Péri-urbanisation. In D. Pumain (Dir), *Dictionnaire, La ville et l'urbain* (pp. 214-215). Paris : Economica.
- PUMAIN, D., PAQUOT, T. et KLEINSCHMAGER, R. (2006). *Dictionnaire, La ville et l'urbain*. Paris : Economica.

- RAOS, B. (2012). Trafic combiné intérieur: sur les rails. *Magazine Cargo*, 4, 4-5.
- RAUVSSIN, F. (2014, 9 avril). Une centaine d'emplois filent à Renens. *24heures* [en ligne]. Disponible sur : <https://www.24heures.ch/vaud-regions/Une-centaine-d-emplois-filent-a-Renens/story/18486027>.
- RÉRAT, P. (2006). Mutations urbaines, mutations démographiques. Contribution à l'explication de la déprise démographique des villes-centres. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 5, 725-750.
- REY, M. (8.2004). SDOL. *Un processus d'apprentissage innovateur. Enseignements pour les projets et démarches d'agglomération* [en ligne]. EPFL, CEAT. Disponible sur : http://www.ouest-lausannois.ch/modules/1S-SchemaDirecteur/Documents/Travaux-academiques/Pdf/CEAT_2004_120dpi.pdf.
- ROZENBLAT, C. (2009). European urban polycentrism: a multiscale typology. *Geographica Helvetica*, 64(3), 175-185.
- RUZICKA-ROSSIER, M. (2002). *Densité et mixité, analyse d'une portion d'agglomération l'ouest lausannois. Rapport de recherche no 1*. Lausanne : EPFL, ENAC, INTER, Laboratoire Dynamiques Territoriales.
- RUZICKA-ROSSIER, M. et KOTCHI M.-J. (2002). *Densité et mixité, analyse d'une portion d'agglomération - l'ouest lausannois (Rapport de recherche n° 1)*. Berne : Office fédéral du développement territorial.
- SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS / SDOL ([sans date]). *Le schéma directeur. Historique - Les débuts* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.ouest-lausannois.ch/Default.asp?MyMenuClic1=1&MyMenuClic2=1&NewsNum=1157435580&ModNum=405125325&Objet=News> (consulté le 26.07.13).
- SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS / SDOL (2004). *Schéma directeur de l'Ouest lausannois*. Renens : Auteur.
- SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS / SDOL (2013a). *Aperçu du projet, Secteur gare de Renens*. Renens : Auteur.
- SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS / SDOL (2013b). *Panneaux d'exposition à l'expo gare*. Renens : Auteur.
- SCHULER, M. (2011). Une démographie fulgurante. In L. Coen et C. Lamelet (Dirs.), *L'Ouest pour horizon* (171-177). Gollion : Infolio éditions.
- SCHULER, M., DESSEMONTET, P. et JOYE, D. (2005). *Les niveaux géographiques de la Suisse*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique.
- SEGAS, S. (2006). *Les centralités secondaires : entre planification communautaire et affirmation communale*. Bordeaux : IEP, SPIRIT.
- SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (2004). *Tableau synthétique. Planification directrice, plans d'affectation, mise en œuvre*. Lausanne : Canton de Vaud.
- SERVICE DE LA MOBILITÉ (2006). *Vers une mobilité durable: les transports publics vaudois à l'horizon 2020*. Lausanne : Canton de Vaud, Département des infrastructures.
- SERVICE DE LA MOBILITÉ (2007). *Viabilité et hiérarchisation du réseau routier. Phase II - Rapport final de juin 2007*. Lausanne / Renens : Canton de Vaud / Bureau du SDOL.
- SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL / SDT (2013). *Plan directeur cantonal (ad. 2^{bis})*. Lausanne : Auteur.
- SERVICES DES ROUTES (2010). *Routes cantonales à l'horizon 2020 : lignes directrices pour la planification et la gestion du réseau (RoC 2020)*. Lausanne : Canton de Vaud, Département des infrastructures.
- SIEVERTS, T. (2004). *Entre-ville une lecture de la Zwischenstadt*. Marseille : Parenthèses.
- STATISTIQUE VAUD (2000). *Commune de Renens en 2000*. Lausanne : Auteur.
- STATVD, 2013. *Atlas statistique du canton de Vaud* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.cartostat.vd.ch>.
- THEYS, J. et ÉMÉLIANOFF, C. (2001). Les contradictions de la ville durable. *Le Débat*, 113, 122-135.
- TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION LAUSANNOISE / TL (2014). *Rapport d'activités 2013*. Renens : Auteur.
- VASANEN, A. (2012). Functional Polycentricity: Examining Metropolitan Spatial Structure through the Connectivity of Urban Sub-centres. *Urban Studies*, 49(16), 3627-3644.
- VILLE DE RENENS (2012). *Renens en mouvement, 1*. Renens : Auteur.
- UICHARD, A. (2005). Evaluation des potentiels de zones à bâtir : Agglomération de Lausanne-Morges. *URBIA : Les métamorphoses de la ville. Régimes d'urbanisation, étalement et projet urbain*, 1, 57-74.
- WIDMER, A. (2011). Une ville en devenir, construite à plusieurs mains. In L. Coen et C. Lamelet (Dirs.), *L'Ouest pour horizon* (51-56). Gollion : Infolio éditions.
- WIDMER, A. (2014, 1^{er} avril). Interview. Lausanne.
- WIKIPÉDIA (2013, 11 septembre). *Johann Heinrich von Thünen* [Page Web]. Disponible sur : http://fr.wikipedia.org/wiki/Johann_Heinrich_von_Thünen (consulté le 23.01.14).

ANNEXES

9. Retranscriptions des entretiens

9.1. Tinetta Maystre

Tinetta Maystre est municipale des travaux à Renens. L'interview a eu lieu le 20 mars 2014.

Tinetta Maystre, le programme de législature s'intitule „faire la ville de demain ensemble“. Qu'est-ce que cela veut dire pour vous ? Quelle est votre vision de Renens dans 15 ans ?

Tinetta Maystre : La vision de la municipalité se résume dans ce slogan. C'est s'intégrer dans les politiques d'ordre supérieur, qu'elles soient d'ordre cantonal ou fédéral qui préconise la densification des centres pour préserver le bien rare qu'est le territoire. Nous avons fait une première expérience avec le projet phare de la revitalisation du centre, „cœur de ville“, qui n'est en fait pas au centre-ville, mais à son bord, mais qui est néanmoins vécu comme étant le centre. Le défi était d'une part de rendre cet espace agréable et accueillant qui favorise l'échange entre les personnes, habitants, passants, et d'autre si on construit en ville en veillant aux espaces publics on apporte une qualité de vie particulièrement bonne. Renens a particulièrement souffert de l'image d'être une cité banlieue où on ne fait que habiter et qui est sans vie sociale. Le défi était de montrer qu'on pouvait avoir une vie sociale et une qualité de vie importante.

Faire ville, c'est tout ça. C'est construire, le souci des espaces publics, mais également de veiller à la vie sociale qui en fait son tissu.

Comment évaluez-vous les travaux entrepris au centre-ville ?

TM : Nous les évaluons très positifs. C'est vrai que c'était un défi majeur de fermer le centre pendant les travaux qui ont duré deux ans, d'enlever cet espace aux gens qui l'appréciaient et de revenir après pour l'inaugurer et de laisser la vie se faire. Nous avons donc longuement accompagné ce développement, pendant le chantier d'une part, et avec des animations après d'autre part. Ce qu'on sait c'est qu'il faut du temps, on ne peut pas faire un bilan le jour de l'inauguration, il faut laisser se refaire soit des habitudes ou des nouvelles choses, mais ce n'est pas quelque chose que la Municipalité peut faire de façon volontariste.

Il nous semble que l'objectif est atteint, ce qui est important au vu des autres projets qui nous attendent qui renforcent la centralité. Cette fois-ci ils vont concerner les infrastructures de transport public, la rénovation de la gare, l'arrivée du tram et de BHNS, et il nous paraissait essentiel de disposer d'un îlot l'où on se sent bien, celui autour de la place du marché, pour pouvoir appréhender la suite des chantiers.

Si on vous comprend bien, la place du marché est un espace public qui fonctionne. Même si au niveau commercial c'est assez dense, on peut se demander s'il y a certains commerces qui manquent pour faire de cet espace un espace public qui fonctionne à part entière?

TM : Il y a plusieurs aspects pour définir qu'un espace fonctionne. Il y a le fait que les gens se sentent attachés à l'espace, ce qui est clairement le cas, c'est tout bon.

Un centre-ville est souvent défini par sa fonction commerciale, et là, nous ne pouvons pas dire que c'est réussi, il faudra encore du temps.

On peut se poser la question si les habitudes des gens ont changé. On achète beaucoup par internet, on se déplace facilement puisque c'est également du loisir, le week-end on va dans une ville en tant que touriste et on achète ce dont on a besoin ailleurs. Mais c'est vrai que l'attractivité commerciale n'a pas été renforcée, il y a quelques commerces en plus, mais ils ont eu de la peine. De faire comprendre l'effort que nous avons misé sur la qualité de l'espace public de niveau particulièrement élevé soutenu par la municipalité, le conseil communal et finalement la population, nous avons l'impression que certains propriétaires n'ont pas compris ce changement. La qualité des commerces n'a pas suivi et reste un peu monofonctionnelle à l'image des petits cafés et restaurant du type kebab ou pizza. Ceux-ci répondent certainement à une attente, mais il nous semblait qu'il fallait une certaine diversification qui n'est pas encore atteinte.

Quelle influence pouvez-vous avoir là-dessus, notamment avec le délégué à l'économie ?

TM : Visiblement ça n'a pas marché. Nous pensions probablement naïvement que d'offrir l'espace de qualité suffisait pour que la dynamique commerciale suive..

En termes d'investissements sur les bâtiments, ça a marché. Alors que la commune a investi dix millions pour faire la place et le parking ainsi que pour requalifier les rues et des privés ont mis plus de cent millions pour rénover leurs bâtiments. De ce côté, il y a donc eu une dynamique.

Concernant l'affectation, l'occupation des espaces commerciaux n'a pas suivi. Donc, nous nous sommes entourés d'un délégué à la promotion économique qui s'est intéressé au centre, mais également à toute la ville, puisque nous voulons requalifier l'ensemble de la ville.

Il y a peu de locaux vides, donc il n'y a pas un manque d'attractivité, mais on a constaté un manque de diversité et de qualité. Là, il accompagne les changements avec parfois du succès, notamment dans le cas du changement de la brasserie de la place du marché qui s'appelle maintenant „1 Café du marché“ qui semble avoir beaucoup de succès. Mais le changement est très lent. Selon nous il n'y a pas de raison que Renens n'ait pas d'offre

de bonne cuisine que les communes aux alentours. Renens a toujours cette image de ville pauvre. Nous revendiquons que nous avons une mixité sociale, mais dans tous les sens. Nous avons une politique forte de logements subventionnés et de logements pour étudiants, mais il y a aussi d'autres types de logement et une qualité de vie qui fait que tout un chacun y est bien. Parfois on entend que Renens n'a pas besoin d'une confiserie, par exemple, mais je pense que c'est un faux calcul.

La place a également besoin d'une vie culturelle. Renens est riche en associations, il y a beaucoup d'événements et de festivals. Comment voyez-vous la Renens culturelle ?

TM : C'est une part importante des prestations pour nos habitants. „Festimixx“ a lieu tous les trois ans. Le „théâtre en herbe“ qui était ouvert aux jeunes comédiens se transforme en le „festival tarmac“ qui est en particulier ouvert aux arts de la rue. Il y a beaucoup d'initiatives des associations qui occupent la place du marché. Je reviens au début de la place du marché dont le statut a été défini en public en intégrant les usagers potentiels et notamment les associations qui ont demandé que la vie culturelle puisse se déployer là. La place est donc libre, contient une petite scène couverte, de la sonorisation possible, pour favoriser cette vie culturelle. Actuellement, il y a régulièrement des événements, mais il pourrait y en avoir plus, donc ça peut encore évoluer. Mais paradoxalement, et la difficulté est là, c'est qu'en créant des espaces ouverts et libres, la critique est qu'elle est trop vide. Mais l'animation ne peut avoir lieu 24/24. Elle a lieu le samedi, elle a lieu en soirée. Quand il fait beau, la place est pleine, quand il pleut, elle est un peu vide et certains la trouvent dès lors trop grande.

D'autres lieux de culture existent à Renens, l'espace TILT, la salle des spectacles, le théâtre Kléber-Méleau...

TM : Il y a également l'espace silo, des lieux alternatifs, notamment de danse autour du théâtre Kléber-Méleau qui fait de Malley un haut lieu d'art alternatif et émergent. Cela se rencontre dans beaucoup de grandes villes qui évoluent, certains disent que Renens a des airs de Berlin, parce qu'elle permet cette émergence qui vient spontanément. Le défi est justement de le permettre, de ne pas laisser partir ce genre de manifestations juste parce qu'on requalifie les lieux.

Il y a un risque que Malley puisse se gentrifier...

TM : Le risque est toujours là, notamment au niveau des logements — heureusement qu'il existe une loi qui protège les loyers lors d'un changement de locataire. Mais les nouvelles choses qui se font sont toujours chères, parce que le prix du terrain augmente, mais aussi parce que la construction est bonne, mais chère.

Qu'en est-il du projet de „l'Autre musée“ ?

TM : Renens est une ville qui s'est fortement développée dans les années 1960, qui dispose de peu de patrimoine plus ancien. Le site est constitué d'une ancienne ferme, construite comme résidence d'été d'une famille lausannoise, c'est donc un bâtiment de haut standing qui est d'ailleurs classé en note 2 pour sa façade. Le site appartenait aux CFF, devait être détruit, mais a été sauvé par un mouvement citoyen. Finalement, la commune a refusé la destruction, mais a proposé de l'acheter pour pouvoir le sauver. La commune s'est engagée pour en faire un lieu public. Le projet est parti notamment en collaboration avec un photographe, mais il évolue encore vers un centre culturel qui permet à l'ensemble des arts de s'y développer, qu'on y accueille de la photographie, de la peinture ou de la sculpture accompagnée d'événements. Le bâtiment sera rénové à partir du mois d'avril. Il est actuellement squatté, mais les squatteurs ont promis de quitter pour les travaux parce qu'ils sont inéluctables.

Il y a encore d'autres, le projet de l'espace Corso à la Rue Neuve. C'est un ancien cinéma dont le bâtiment au-dessus a brûlé et qui est devenu une petite place. Ça ferait des gros frais pour le réhabiliter, mais c'est un espace qui est prévu pour une vie culturelle au centre. En lien avec le Corso, nous avons eu un contact avec le ciné-z à Lausanne, parce que c'est vrai que ça manque, un cinéma. Il y a le festival du film vert, c'est des associations qui amènent quelque chose.

Passons à d'autres projets, le gymnase (CEOL) au sud des voies ferrées. Est-ce que grâce aux projets de requalification de la place de la gare au Sud, les espaces de part et d'autre seront mieux reliés ?

TM : L'image de Renens était négative, mais quand on y vit, c'est tout l'inverse. Renens est construite par étage. Dans les hauts, c'est un quartier villa, ensuite il y a le centre, puis la tranche au sud des voies. C'est une coupure terrible en terme de mobilité et d'échange. Le Sud était probablement le plus marqué dans l'image négative, mais avec tous les projets que nous avons, c'est en train de tourner complètement, on le voit bien avec le gymnase qui est à l'enquête actuellement. Mais outre le gymnase, tout le quartier sera réhabilité.

Le gymnase étant le dernier maillon qui nous manquait, nous aurons l'ensemble de la formation de l'école enfantine aux hautes écoles, ce qui nous met à un niveau plus haut dans le district.

Mais il y a aussi tout le centre d'exploitation des CFF avec leurs plus de 1000 collaborateurs qui est le signe qu'il n'y a plus d'appréhension de venir à Renens.

Le premier signe de ce changement était l'installation d'Orange en 2008, puisqu'ils s'intéressaient aux dynamiques changeantes qui correspondaient bien à leur image. Ce regard de l'extérieur nous montrait que le travail que nous faisons atteint son but. Donc le Sud est en

train de changer, la centralité pourrait même basculer ou en tout cas se partager entre le Nord et le Sud, ce que nous souhaitons fortement. Avec les projets de requalification de la gare, avec le nouveau franchissement dans la forme de la passerelle qui symbolise et rend visible de loin ce lien très fort et qui invite à passer de l'un côté à l'autre sans difficulté. Mais les voies de chemin de fer resteront toujours une barrière infranchissable. Nous souhaiterions multiplier les passages, mais c'est impossible pour les finances communales. Mais nous sommes fiers de nos chemins de fer, puisqu'ils ont permis l'émergence de cette ville.

Quelle est la vision de la Municipalité concernant la gare de triage ?

TM : Nous avons été extrêmement ouverts, puisqu'on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. La partie de triage occupe un espace important, mais les CFF en ont besoin, donc, actuellement, on ne la discute pas. Ce n'est pas impossible que ça se construise un jour, mais on va en laisser pour des générations futures. Puis, nous accueillons favorablement la partie transbordement, en limitant ses nuisances, mais c'est des marchandises qui nous servent aussi.

Si un jour, la gare de triage est réaffectée, il y aura déjà le tram, donc l'espace disposera d'une excellente attractivité.

TM : Oui, à ce moment, ça va venir. Dans la politique des transports, le transport par rail est quand même écologiquement meilleur, donc on ne veut pas mettre une entrave.

Comment le tram va-t-il changer la position de Renens par rapport à Lausanne, notamment dans la perception de la ville ?

TM : C'est exactement ce qui est en train de changer. C'est l'aboutissement d'un souhait largement partagé. Renens était perçu comme lieu que l'on traversait pour aller de Lausanne vers l'Ouest lausannois avec les grands centres commerciaux. À un moment, il y a eu un cri du cœur qui disait que Renens est une ville où on vit bien et qu'on voudrait pas qu'on puisse la traverser de toute part sans attention. Le tram symbolisera : à Renens on peut se déplacer à vélo et en transports publics, on peut aller à pied ce qui, il y a dix ans était pratiqué seulement par les enfants et ceux qui ne pouvaient financièrement pas se permettre d'avoir une voiture. Avec nos politiques de stationnement et de transports publics, c'est en train de changer complètement. On découvre que toutes les distances sont possibles en transports publics, mais également en mobilité douce, ce qui semblait impossible avant. Le tram le symbolise fortement en prenant de la place sur la route, en amenant une requalification qui permet de se demander comment partager la route avec l'ensemble des modes. On avait peu de pistes cyclables,

ces requalifications permettent de les amener. Actuellement, il y a un véritable transfert, notamment à la gare il y a beaucoup de vélos, ce qui est très nouveau.

On peut avoir l'impression que dans ces changements il y a une volonté de faire de Renens le centre de l'Ouest lausannois, mais est-ce qu'on ne risque pas de devenir une simple interface d'échange ? Comment faire pour amener les gens qui transbordent du train au tram, des bus au m1 à faire un moment de pause plus long ?

TM : En tout cas en y amenant de la qualité, ce que nous avons fait à la place du marché avec un aménagement accueillant qui permette les modes doux. Le piéton doit être prioritaire.

Avec la requalification de la gare, on a cherché à faire un site de transfert des modes de transports publics. Il y aura une augmentation des passagers — Nous avons d'ailleurs une ligne qui relie la gare de Renens à Cheseaux. Si seulement dix pour cents des passagers restent crochés, c'est déjà beaucoup plus qu'aujourd'hui. Le défi sera d'accueillir, de dire qu'il y a de la culture, des commerces, du logement et des lieux de formation, de permettre aux gens de trouver de quoi faire à Renens. Je dirais que c'est les politiques supérieures qui ont fait de Renens un centre secondaire, à l'image de Pully à l'Est, et à partir de là d'offrir les prestations importantes comme le gymnase. À partir de là, il faut pouvoir y arriver en transports publics. J'espère que ça se passe passablement par lui-même. Les mille employés des CFF seront là la journée, sortir à midi et à d'autres heures, puisqu'ils travaillent par tranche horaire, et de s'y sentir bien... Mais les habitudes de consommation sont très personnelles.

Nous avons souffert beaucoup des grands centres commerciaux à Crissier, mais il est possible que ces habitudes changent. Ce sont des lieux très fréquentés le samedi, mais vides durant la semaine. Nous avons l'inverse, les commerces sont occupés toute la semaine et le samedi le marché permet d'absorber encore plus de personnes. Ce retour nous paraît juste logique.

Donc Renens va perdre cette image de „banlieue“...

TM : C'est en tout cas ce que nous souhaitons. Dans le sens de perdre cette image négative. Nous sommes bien conscients que Lausanne est une ville plus grande, nous n'aurons jamais le statut de Lausanne, on ne le cherche pas, d'ailleurs. Mais si on peut avoir plus d'échanges, ça serait bien. Nous voulons offrir une bonne qualité de vie à ceux qui s'installent chez nous.

Comment voyez-vous le rôle de Renens par rapport aux autres communes, quel est le rôle du SDOL ?

TM : Le SDOL est né à partir d'un moratoire sur la construction qui contribuait à l'étalement urbain, à la pollution et aux transports chaotiques issus des années 1960.

Ce moratoire obligeait à collaborer pour développer l'Ouest lausannois de façon cohérente en termes d'urbanisme. De cette contrainte est née une envie de collaborer qui nous a apporté à tous de dire qu'en bordure des communes il y a souvent des espaces laissés en friche puisque c'est loin du centre, de commencer à aller gratter dans ces espaces-là et de le faire ensemble puisqu'on est dans les limites des communes.

Le SDOL a réussi à travailler ensemble et à ne pas se faire concurrence, ce qui était un changement d'esprit assez fort. Donc on a commencé à réfléchir ensemble de manière ouverte, ce qui nous a renforcés et nous a apporté une dynamique. Ensemble, nous avons un bel espace à aménager de façon cohérente et qui répond aux enjeux qu'on partage, soit de limiter l'étalement urbain. De le faire ensemble a permis d'amener beaucoup de qualité.

La gare est un projet de quatre communes — il se trouve que la gare est presque par hasard à Renens, puisqu'elle est aux confins de quatre communes — Renens n'aurait jamais eu la force de lancer ce projet seule. C'est un projet qui profite clairement aussi aux autres communes et on a là des investissements qui seront consentis par des communes dont certaines ne seront même pas touchées directement. Crissier est vraiment en bordure, mais va participer quand même.

En termes d'aménagement il y a la plaine de Malley qui est une restructuration d'une friche qui est aux confins de trois communes, puis il y a le boulevard d'Arc-en-ciel à Crissier et Bussigny qui sera demain une allée arborée.

Mais est-ce que Renens prend le rôle de leader dans ces travaux ?

TM : Renens suit le mouvement. D'abord, c'est amusant de dire que le moratoire ne concernait pas Renens à l'époque, mais Renens avait rejoint puisqu'il voyait une dynamique commune possible. Le district s'est créé après.

Maintenant, Renens joue un rôle important, mais il n'est pas au-dessus des autres. Il accueille le SDOL, puisqu'il a une administration plus importante. Il gère les finances, le personnel, mais disons qu'il n'appartient pas plus à Renens qu'aux autres. Au contraire, on essaie de partager. Dans le groupe décisionnel, il y a un représentant par commune, même si Renens représente un tiers des habitants.

9.2. Marianne Huguenin

Marianne Huguenin est la syndique de Renens. L'interview a eu lieu le 28 mars 2014.

Marianne Huguenin, le programme de législature s'intitule „Faire la ville de demain ensemble“. Pour vous, à quoi ressemble la ville de Renens de demain ?

Marianne Huguenin : On a repris ce thème du programme de législature de 2006, en s'ancrant clairement dans une suite.

Pour faire une petite parenthèse à la vision : avant de faire le programme de législature, nous avons invité Jean-Bernard Racine, avec cette vision on s'est inscrit dans le programme de législature. On avait repris aussi la phrase de la NZZ, „La ville qui ne veut plus être une banlieue“. C'est de se dire, Renens a une image de banlieue et historiquement elle l'est — Renens était historiquement un petit village qui est devenu une ville une première fois au début du siècle, une deuxième fois dans les années 1950 avec chaque fois de l'industrialisation, la première fois avec la gare, la seconde fois avec les trente glorieuses en Suisse dans les années 1950 autour des usines et des industries. Mais Renens n'est pas une ville historique, ce qui est une marque assez forte. Les gens ne font pas de détour par là. Notre centre historique est un village. On a pas de centre historique, contrairement à d'autres villes qui ont moins d'habitants que Renens maintenant — par exemple Le Locle qui est une ville historique. Quand le palais fédéral a été construit à Berne dans les années 1903-1905, Renens était un tout petit village. Mais après, ça nous a donné ce défi de faire notre centre. C'est intéressant que la municipalité précédente déjà s'était demandé que faire avec l'identité. On s'était tous dit qu'il fallait travailler le centre.

Mais vous avez là choisi le centre du XX^e siècle et non pas le centre historique.

MH : Pour nous le centre était évidemment le centre du XX^e — d'une certaine manière, la première centralité „village“ s'est déplacée à la gare au début du XX^e quand la population a triplé (entre 1900 et 1910, environ de 600 à 2000/3000 en gros). Il est vrai que pour nous, le centre principal de Renens, c'est le nouveau centre, mais les gens ne réalisent pas à quel point il est nouveau. Et c'est bien sa difficulté. Nous n'avons pas, contrairement à d'autres villes, un centre historique, constituée et référencée autour d'une vitalité commerciale ancienne, de culture et de bâtiments qui ont une valeur. Notre centre, y compris la place du marché sont très récents. En fait, la place du marché date de 1978. Avant, autour de la gare, il y avait des usines. Les seuls bâtiments un peu anciens, mais qui datent aussi du début du XX^e sont ceux de la rue de Lausanne et les petites maisons de la rue Neuve. Mais c'est très peu. Là où on a mis notre place du marché en 1978 — on a fêté les 30 ans en 2008 — il n'y avait rien. On est donc en train de conserver, de rénover plus ce centre-ville.

La vision est quand même ça. Avoir une image de la ville... De préserver, rénover, continuer à construire cette centralité tout en sachant qu'il y a des centres secondaires. C'est pas parce qu'il y a un centre qu'entour il n'y a rien. La polarité de Renens-Village reste intéressante. Il y

a un marché en été, l'église protestante est là-haut, alors que l'église catholique qui est venue bien après s'est rapprochée du centre, du deuxième centre.

Dans le vouloir devenir ville et de faire la ville ensemble c'est continuer cette évolution, assurer une certaine mixité des fonctions dans la ville, puisque c'est ça qui fait le charme de la ville, avec des difficultés pour nous au niveau commercial. À un certain moment, nous nous sommes retrouvés avec un centre qui était en difficulté, concurrencé par les centres historiques de Lausanne et de Morges et puis aussi par les zones de grandes surfaces basées sur la bagnole, et avec pas mal de difficultés à faire vivre ce centre.

Dans les actions il y a eu la nouvelle place du marché avec aussi la densification des terrains qui restaient inoccupés pendant presque cinquante ans, puis il y a la gare, les perméabilités puisqu'on s'est aperçu que notre centre était un peu enclavé entre les voies de chemin de fer et ce 14-Avril à double sens qui était une espèce de semi-autoroute. Bien avant l'idée du tram, dans le projet de 14-Avril à double sens, le but était aussi de favoriser les perméabilités et les mobilités douces, puisque la ville est aussi des piétons et des mobilités douces. L'Ouest lausannois est très voiture, les transports publics étaient sous-développés. Donc, la ville, c'est aussi encourager les gens à venir à pied, mettre des places pour les vélos, développer les transports publics. Puis il y a l'aspect commercial : nous avons développé le volet de la promotion économique puisqu'on s'est rendu compte qu'il ne suffisait pas de faire un projet urbanistique et que le commerce allait tout de suite changer. Il y a une image, des traditions, des tendances économiques fortes, donc on a mis pas mal de forces. Mais il est difficile de changer ces grandes tendances.

Au centre de Renens, l'offre commerciale n'est pas de qualité. Est-ce que la promotion économique a fonctionné ?

MH : Partiellement oui, si on n'avait rien fait, ce serait pire, nous avons ce souci. Avant le projet de la nouvelle place du marché, il était en train de mourir un peu. Comme dans d'autres villes, d'ailleurs. On s'aperçoit que beaucoup de villes ont des difficultés dans leurs centres et voient disparaître le petit commerce et les petits artisans se fermer des enseignes plus originales. À Renens, on a perdu une pâtisserie-confiserie de qualité, on avait la fermière... On avait une série de petites enseignes qu'on a perdues.

Pour attirer des gens de l'extérieur, c'était difficile puisqu'ils disaient qu'à Renens, les gens sont pauvres et n'ont donc pas besoin de choses de qualité, ce qui est faux. Je devais expliquer à des gens qu'avec nos 20'000 habitants on avait plus de gens qui ont des moyens que dans les petites communes d'à côté. Mais les gens ne le visualisent pas du tout. C'est vrai que, comme l'offre a

baissé, une partie de la population vient moins à Renens. Et comme syndique popiste, j'assume de dire qu'un des enjeux c'était de faire revenir au centre de Renens une clientèle des couches moyenne et supérieure de Renens et de l'Ouest lausannois d'ailleurs. Mais ça n'est pas gagné du tout. Nous avons mis pas mal de moyens dans la promotion économique, nous avons engagé un délégué à la promotion économique avec un mandat d'aller „draguer“ des enseignes afin de diversifier. Il s'agissait donc aussi d'informer les propriétaires, puisqu'on s'aperçoit qu'il y a une tendance chez les propriétaires et les gérances à faire n'importe quoi. Je crois bien à la diversité culturelle, mais il est vrai que ça ne va pas d'avoir que des kebabs.

Ça a marché avec le McDonald's, qui reste dans la gastronomie rapide. Au niveau de la gastronomie un peu plus de qualité, il y a le nouveau café à la place du marché...

MH : Mais rien que pour ça, on a dû faire pas mal d'efforts, si on n'avait pas fait d'efforts, on aurait un self-service de la Coop, ou plus rien. Pour faire venir ce nouveau café, nous avons dû faire des efforts massifs. C'est aussi pour dire qu'à Renens, il y a un public pour des établissements de qualité. Les gens qui n'ont pas l'argent, de temps en temps, ils aiment bien s'acheter des beaux trucs. On s'était battu pour remplacer la confiserie-pâtisserie des arcades, mais le propriétaire ne voulait pas ayant décidé de faire autre chose. On a perdu également un boucher. Il y a des propriétaires qui ne veulent pas avoir des trucs plus coûteux ou plus salissants — pour une boucherie, il faut une hotte d'aspiration. Puis, on a un système économique où les petits commerçants ont beaucoup plus de peine, puisque les banques ne prêtent plus d'argent. Donc si les petits commerçants veulent s'installer, souvent ils n'ont pas les fonds. Donc le système suisse n'encourage pas du tout le petit artisanat et le petit commerce.

Donc on a bien de la peine à diversifier. D'une part à faire changer les pratiques des propriétaires et gérances et d'autre part, à attirer à Renens des gens qui ne connaissent pas et qui disent, „ah non, je ne connais pas, je ne viens pas“. En plus, on a la perspective des travaux qui n'arrange pas.

Quelle est l'influence des travaux ?

MH : On va voir les gens et on communique les travaux qu'il va avoir, la gare, la passerelle ce qui amène plus de perméabilité, il y aura le tram, le 14-Avril à double sens augmentera également la perméabilité et ils nous disent venez-nous voir quand ça sera fait. Concernant le McDonald's, nous avons pu l'installer maintenant de ce côté des voies plutôt qu'au fond de le mettre au Sud où nous n'avons pas historiquement notre centre, où il va certainement se développer une centralité du côté de Cha-

vannes sur la place de la gare, mais dans cinq ans. On a donc essayé de planter là quelque chose qui est quand même un générateur de trafic humain — c'est un McDonald's sans places de parc. Mais on s'aperçoit qu'il faut beaucoup d'interaction et de recherche pour changer ça.

Puis il y a l'enjeu des étudiants. Peut-être qu'une centralité, c'est aussi d'intégrer peu à peu les étudiants dans la ville, notamment ceux de l'ECAL, ce qu'on est pas arrivé à tout à fait faire pour l'instant, peut-être par le manque de lieux un peu différents et attractifs. Au centre, le vrai défi suivant sera la culture. Une centralité, c'est des gens, de la mixité, une certaine densité de population, une certaine qualité urbanistique. Je pense qu'on a réussi avec le changement et de la place de marché et des rues piétonnes où il y a eu des effets boule de neige. Nous avons investi, et les privés aussi ; la Coop a investi, la Migros a complètement rénové son bâtiment qui est d'une qualité nettement supérieure, une partie des propriétaires privés de la rue Neuve ont également repeint... J'espère qu'avec le tram, on pourra faire de même à la rue de Lausanne où on a des bâtiments qui sont assez beaux, mais pas en très bel état.

Vous avez parlé de faire venir dans le centre de Renens des Renanais plus aisés. Il se trouve que ces populations habitent plutôt dans les zones villa dans les hauts de Renens, qui sont, de fait, plutôt orientées vers Lausanne, notamment puisque la route de Cossonnay et les transports publics les y amènent directement. Est-ce que là, il y a quelque chose à faire ?

MH : Vous avez parfaitement raison que nous avons un vrai problème de liaison Nord-Sud au niveau des transports publics voire même au niveau des voitures. On essaie au niveau de la vision des transports publics de développer la gare de Renens comme centralité secondaire et forte. C'est une vision qui existe dans les plans des tl. On y est plus arrivé au sud des voies. Là, on a un réseau tl assez performant, qui n'existait pas du tout avant, qui ramène vers la gare de Renens. La ligne 38 est une ligne faible, pas très attractive, courte qui fait des boucles. Mais ces problèmes Nord-Sud tiennent quand même à la voirie, au système de circulation au centre, au fait que les bus ne sont actuellement pas d'une attractivité suffisante pour que les gens changent de moyen.

Mais le nouveau BHNS les reliera encore davantage à Lausanne. On parle de l'étoile de Renens, mais le tram, les nouveaux BHNS sont les deux très orientés aussi vers Lausanne.

MH : Bon, une des centralités du tram est quand même la gare de Renens. Concernant la centralité de la gare de Renens, un des énormes enjeux quant il y aura le tram c'est que la centralité serve à ce que les gens ne partent

encore plus vite, mais qu'elle serve aussi à faire venir des gens. Parce que la centralité forte de la gare va exister.

Comment faire pour que les gens restent un peu à Renens et que la centralité de la gare ne devienne pas une simple interface multimodale où les gens changent du bus au train, du métro au tram ?

MH : C'est l'attractivité d'un centre, les enseignes qui sont là. Le fait que c'est agréable et que s'y passent des choses. Nous avons eu des grands débats sur le tram, s'il doit passer sur le 14-Avril ou vers la gare. Est-ce que le fait que les gens traverseraient à pied entre le 14-Avril et la gare... Les avis dominants, y compris d'un certain nombre d'urbanistes, étaient quand même de dire que l'attractivité de la place et la liaison courte entre les transports publics sans devoir refaire les 500 mètres en traînant les valises... Et que, après, par contre, si les gens passent, de temps en temps ils auront envie de s'arrêter s'il se passe des trucs chouettes, et que ça se sait qu'il y a des trucs chouettes. Mais effectivement, nous nous sommes beaucoup posé la question des BHNS. En même temps, le réseau-t se base sur le réseau existant. Mais c'est vrai qu'on doit pouvoir développer des alternatives Nord-Sud.

Il y a des problèmes de parking, aussi. Mais actuellement, sauf le samedi matin, l'offre est largement suffisante.

Avec les requalifications du centre, la place du marché, les rues piétonnes, est-ce que vous trouvez que les espaces publics fonctionnent ?

MH : Je pense qu'il nous manque encore parfois la cerise sur le gâteau sur la place. Elle est un magnifique cadre, écrin, pour y faire des tas de choses quand il y a des manifestations publiques, les marchés, etc. Puisqu'elle est multifonctionnelle, elle permet ça.

On devrait peut-être mieux utiliser au niveau design ou verdure pour la décoration urbaine afin de monter un peu le niveau de nos aménagements urbains en général. Je pense que les rues ont changé avec les rues de rencontre. On oublie comme elles étaient avant. Elles étaient très voiture. Autour du tram a lieu un débat si piétonniser ou pas les rues. Le tram devrait de toute façon réduire très fortement la circulation dans ces rues, puisqu'il va l'inverser. Donc, concernant le débat de la piétonnisation du centre, si on avait une attractivité commerciale forte, on pourrait faire le pas. Mais comme elle est faible, il y a la peur que ça coule au contraire encore plus.

C'est vrai qu'il y a des espaces qui sont intéressants et qui sont utilisés de mieux en mieux. Je suis passée aujourd'hui au Square qui était plein de monde, puisqu'il fait beau. Il est un peu plus marginal, on le voit moins.

Je pense qu'on a une qualité d'aménagements urbains qui serait à augmenter largement. On vient d'assez loin,

nous n'avons pas des lignes d'aménagements urbains. Après il faut aussi concilier entre l'esthétique et les exigences des personnes plus âgées ou handicapées qui aiment bien les bancs esthétiques, mais qui aiment surtout les bancs avec dossier voire accoudoirs pour se relever. Je pense qu'on pourrait être meilleurs dans comment on favorise certains chemins piétonniers, comment on aménage l'espace le long de ces chemins. Nous avons reçu un prix piéton, le „piéton d'or“. Il y a l'interface rue Neuve, place du marché, de la gare qui est intéressante, mais je pense qu'on n'est pas au bout des efforts.

Avec les nouveaux projets de transports publics, comment l'image de Renens va changer dans l'agglomération et spécialement dans la ville de Lausanne ? Vous avez parlé toute à l'heure de banlieue ?

MH : Je pense que ça a des influences, mais les pesanteurs historiques, les images et les clichés sont hyper forts. Mais j'entends de l'extérieur ou des gens qui reviennent, „mais qu'est-ce que ça change, vous avez complètement bougé, c'est génial“. J'entends beaucoup de l'extérieur la conscience des choses qui se font et qui bougent. Peut-être les gens dans Renens le voient moins, puisqu'on est plus pris dans le mouvement. Ceci dit, j'entends aussi, ce qu'il y a eu depuis le début du XIX^e siècle, Renens, la ville ouvrière, la banlieue, les étrangers... ce qui aussi une image, je vais être claire, c'est la réalité de Renens, c'est une population qu'on a. Nous avons assumé totalement cette multiculturalité, mais après, il faut en faire une force. Au niveau des cultures étrangères, des magasins et des restaurants, on a plus des choses pas tout à fait haut de gamme, parce que ça correspond aussi à ce qui est Renens. On n'aura pas le restaurant indien haut de gamme, on aura des choses meilleur marché.

À quelle mesure l'image change, c'est difficile, parce qu'on entend encore que Renens est dangereux... Alors qu'on vient de sortir les statistiques sur la criminalité. Nous sommes en-dessous de Crissier, Gland, Prilly...

Concernant d'autres projets d'infrastructure importants pour la commune, le gymnase et le nouveau complexe sportif à Malley.

MH : On a voulu le gymnase, on est allé le chercher. On a fait bouger les communes de l'Ouest. On a d'abord essayé de jouer le jeu de Chavannes puisqu'il y avait des possibilités là-bas, mais Chavannes n'a pas voulu. Au fond, ce projet s'est noyé deux fois donc il a fallu politiquement le récupérer. Aller dire au canton qu'on pense que c'est juste d'avoir un gymnase dans l'Ouest lausannois, que c'est qualifiant, que ça n'est pas normal que les fils d'ouvriers doivent aller ailleurs pour aller au gymnase. Ça fait partir de devenir une ville, on parle même de l'Ouest lausannois.

Pour l'ECAL aussi, il y a eu un volontarisme politique

important. On est aussi allé la chercher. Il y a même eu une pétition qui était une résolution du conseil communal qui demandait au Conseil d'État de faire quelque chose pour l'Ouest lausannois, parce qu'on voyait disparaître les usines. Il y a une période où voyait disparaître Veillon, Kodak, Filtrona, Iril... Donc il y a vraiment eu une volonté, même si ça ramène pas d'impôts parce que ce ne sont pas des entreprises ni des habitants, mais ça ramène une image. Le gymnase est un peu la même chose.

Après, il faudra faire traverser. On se retrouve avec cette césure forte.

Mais les projets actuellement en cours prévoient de mieux relier...

MH : La gare va relier mieux, oui. Les CFF vont d'une part élargir le passage inférieur existant avec des rampes d'accès, et il y aura la passerelle aussi avec des rampes et ascenseurs pour favoriser ces perméabilités. Dans la ville, on doit pouvoir circuler et ça n'est pas évident du tout. On s'en rend bien compte. La circulation automobile, elle aussi, n'est pas très simple.

L'emplacement du nouveau gymnase est assez loin à pied du centre. Comment est-ce que ça va fonctionner ?

MH : C'est une très bonne question, ce qui est sûr, c'est qu'on n'avait pas de place pour le mettre au centre.

Il y a eu d'énormes discussions, notamment y compris au moment que certains pensaient déplacer la gare de Renens vers les Entrepôts. Ce qui aurait peut-être donné la place pour faire un hub de transport. En même temps il y avait une valeur historique.

À Malley, on se pose la même question. La patinoire et la piscine seront du côté Nord, mais il y aura des franchissements aussi puisque les plans de quartier à Malley vont se faire au sud des voies.

On va également élargir le PI [passage inférieur] du Léman, donc là aussi, on va améliorer les franchissements pour les cyclistes et autre. Mais il n'y pas forcément l'espace pour tout faire dans la centralité. Ce qui fera venir les gymnasiens — c'est comme avec l'ECAL, ils passent entre la gare et l'ECAL sans s'arrêter. Ce qui les fera s'arrêter, c'est peut-être une réactivation du tissu économique, ou tout à coup certains projets culturels ou un projet qui les tilte plus et qui fait qu'ils viendront au centre. Mais on s'aperçoit que ça n'est pas simple. Mais quand les gens veulent, ils viennent. Et des gymnasiens, certains viendront de la gare. C'est pour ça qu'on a essayé de planter le clou du McDonald's de ce côté.

Avec ces projets, on a l'impression que Renens veut s'émanciper en quelque sorte de Lausanne. Est-ce que cette analyse est juste ?

MH : S'émanciper, je ne sais pas. Peut-être que l'Ouest lausannois, et là, ce n'est pas seulement Renens, a quelque part eu le besoin ou l'envie et a de fait posé une centralité, une centralité différente. Après, il y a des collaborations et je crois qu'on est en train de collaborer comme rarement.

Lausanne par sa force, par sa grandeur, par sa richesse, parce que c'est une ville qui a des ressources, qui a un rayonnement, qui a une attractivité culturelle et sportive importante a été capable de poser des projets forts, comme le m2. Nous, tout seuls, on n'arrivait pas du tout à poser ce genre de projets. C'est vrai que le SDOL nous a permis ça, la vision du schéma directeur de l'Ouest lausannois, le fait qu'on se met ensemble, qu'on commence à penser nous-mêmes notre réseau de transport public sans attendre par exemple qu'on vienne nous dire que l'UNIL et l'EPFL ont besoin du m1, mais qu'on commence à essayer de penser nous. On a posé le projet de réseau des axes forts au moment du PALM 2007, donc on était prêt avec le projet de tram.

C'est vrai qu'il y a parfois des rivalités. Lausanne est venue plus tard avec le m3, parce que Lausanne avait d'emblée imaginé de faire un m3. L'intercommunalité du projet de tram faisait une certaine attractivité, puisque le fonds d'agglomération privilégiait les projets portés par l'agglomération.

Mais on se rend compte que personne ne pensera notre avenir à notre place et on doit parfois le faire en confrontation. À part ça, je pense que d'avoir deux centralités améliore le projet. Pour Malley, ça a été l'un des enjeux dans la discussion avec Lausanne. Au départ, c'était une plaine vide où on mettait les déchets. Et il a fallu commencer d'avoir des visions communes pour sauvegarder ce qui pouvait l'être. On a sauvegardé le Chablais en prenant le CID [Centre Intercommunal de Gestion des Déchets] chez nous. C'est pas très qualifiant, c'est le moins qu'on puisse dire. Ça nous ramène pas d'impôts. Peut-être qu'on aurait dû refuser et dire qu'on a d'autres plans de quartier, on aurait peut-être dû affronter ça. Mais on n'était pas prêts dans le développement de Malley à l'époque. Si là, il n'y avait pas eu la halte RER de Malley, ça n'aurait pas eu de sens. On a donc quand même sauvegardé la partie déjà urbanisée ce qui va permettre une qualification urbaine de Malley. Mais c'est vrai que des projets de la patinoire et de la piscine vont renforcer ça.

Quel est le rôle de Renens dans le SDOL ? Est-ce que vous avez là un rôle de leader ? Comment vous comprenez la collaboration avec les autres communes ?

MH : Bien sûr qu'il y a un rôle de lead de fait, parce qu'on est la plus grande des communes avec des moyens qui sont plus que les autres. Donc il y a une centralité à ce niveau-là. Il s'est trouvé que le projet est venu aussi au niveau des personnes avec Mme Depoquier, la prési-

dente, c'est moi maintenant. Donc le rôle de lead il a été posé au départ dans une convention, c'est la ville de Renens qui a fait ces choses.

Ceci dit, c'est un projet que ne peut marcher que si on va les chercher toujours. L'avantage c'est que dans le district de l'Ouest lausannois, toutes les communes sont toujours représentées. Pour les petites communes, c'est beaucoup plus valorisant, puisqu'elles sont toujours là, alors que quand elles sont 50 autour d'une ville-centre, il y en a qui n'existent pas. Après, c'est parfois plus compliqué pour la ville-centre d'affirmer une centralité qui est naturellement contestée puisque toutes les centralités sont contestées par ceux qui ne sont pas le centre et Renens n'est pas un chef-lieu de district historique. Mais nous on a intérêt à ça.

Comme dans tous les projets de collaboration intercommunale, il y a parfois des rivalités et des jalousies. Mais on ne peut pas dire que Renens est pour le SDOL et les autres sont opposés, c'est plus complexe dans les collaborations.

Parfait, je vous remercie pour cette interview.

MH : Ce que j'ai peut-être envie de rajouter, c'est qu'on est conscient que la centralité, ça n'est pas que de l'urbanisme et pas que des transports. C'est ça, mais ça n'est pas que ça.

C'est aussi de l'économie, peut-être de l'économie innovante et on essaie très fortement de les développer. On essaie de renforcer les liens entre les ateliers de la ville de Renens, l'ECAL, l'ECAL-Lab qui est une succursale de l'EPFL et par exemple le design studio. On espère pouvoir aussi monter et faire de cet endroit une sorte de pôle du design. On a aussi amplifié la collaboration avec le CACIB puisqu'il finance partiellement ce poste de coordinateur entre ces structures pour tâcher qu'on puisse garder dans la région les jeunes entreprises qui viennent aux ateliers de la ville. On a des projets pour renforcer le site du Closel, puisqu'il y a des potentialités économiques. Donc on a aussi freiné le plan de quartier, puisqu'on se rendait compte qu'en laissant ouverts complètement les plans de quartier, ça faisait de fait partir l'industrie, monter le prix du terrain, alors qu'on n'avait pas forcément quelque chose de planifié, particulièrement dans ce secteur Closel à mettre à la place.

On a aussi un des réseaux thématiques nationaux qui s'appelle Inartis qui est l'un des seuls réseaux nationaux financés par la commission d'innovation qui est en Suisse romande (Benoît Dubuis est le président de ce réseau). On aimerait aussi continuer à être dynamique au niveau de ce qu'on attire comme type d'économie. Peut-être que là aussi, on peut changer l'image de Renens. Il y a quel type d'industrie et d'emplois à Renens. Il n'y a plus les grands, est-ce qu'il y a d'autres, plus petites, dans des domaines plus innovants ? C'est un peu ce qu'on cher-

che à faire avec ce réseau autour des ateliers de la ville, de l'ECAL, de l'EPFL, le CACIB et Inartis. On espère que ça bougera au niveau du Closel.

Puis, l'autre chose c'est la culture. Et là, nous avons un retard au centre. Le projet du tilleul va commencer à bouger, mais au centre-ville on a des retards. On a pas réussi à mettre sur pied un projet définitif au Corso, on a d'autres opportunités au centre, à la Savonnerie par exemple, ou à la rue de l'Avenir. Et là, on devrait arriver à faire quelque chose au niveau culturel. Je suis consciente qu'on rame un peu derrière.

Donc les grands projets viennent très forts s'il y a des partenaires et des opportunités, l'argent de la Confédération, mais ça nous prend beaucoup de force et d'énergie et après, il fait qu'on arrive à suivre au niveau social et culturel puisque ça fait partie d'une vision de la ville.

Le théâtre Kléber-Méleau sera quand même intégré dans un nouveau quartier.

MH : On s'est battu pour pérenniser le théâtre. La fonction du théâtre et pour l'instant aussi les bâtiments du théâtre, ce qui n'allait pas forcément de soi, puisque tout au début la ville de Lausanne voulait rentabiliser le terrain, le théâtre étant un peu marginal. Là, on a une excellente collaboration avec Lausanne et Prilly pour en faire un projet plus régional qu'actuellement, pour l'ancrer dans la région.

9.3. Ariane Widmer

Ariane Widmer est cheffe de projet du SDOL. L'interview a eu lieu le 1^{er} avril 2014.

Ariane Widmer, comment voyez-vous l'attractivité de l'Ouest lausannois et plus particulièrement de Renens dans l'agglomération ? Quelle est la place de l'Ouest lausannois dans l'agglomération ?

Ariane Widmer : La première chose que j'aimerais dire c'est que l'Ouest lausannois est un espace polycentrique. Autrement dit, il y a de nombreuses centralités d'importance variable. Il y a des centralités existantes, historiques, d'autres qui sont beaucoup plus jeunes et d'autres encore qui sont planifiées. L'Ouest lausannois est donc une sorte de constellation faite de centralités qui idéalement sont bien mises en connexion. Au SDOL, nous travaillons en particulier là-dessus, tant sur le renforcement des centralités quelle que soit leur importance ainsi que sur les liens entre ces centralités.

Par rapport au projet d'agglomération, le positionnement de l'Ouest lausannois au sein de l'agglomération fait qu'on est au centre de l'agglomération, on peut presque dire que Lausanne est excentrée. Lausanne a cette tradition historique de se développer plutôt dans une relation Nord-Sud, selon la forme de son territoire communal, ce qu'on retrouve maintenant même dans les collaborations interschéma au sein de l'agglomération —

alors que l'Ouest lausannois est vraiment une sorte de maillon entre l'Est et l'Ouest, puis participe, à ce titre, au grand mouvement Est-Ouest de l'arc lémanique.

Donc, je pense que l'Ouest lausannois se trouve dans une situation centrale que le travail du schéma directeur cherche à valoriser.

Comment s'est formée cette constellation polycentrique ?

AW : Elle est née de la structure villageoise historique, d'un découpage administratif historique de petits villages.

Les centres de ces villages, on ne les voit plus tellement...

AW : ...oui, mais ils participent quand même à cette constellation, clairement. Je pense que dans cette constellation il y a des centralités de natures très différentes et qui pourtant participent à la constellation. Je dirais d'abord, les noyaux historiques, villageois qui ont un rôle identitaire. Ensuite il y a les quartiers qui se sont faits pendant les périodes de grosse croissance, donc au tournant du siècle et dans les années 1950 et 60, qui sont devenus des quartiers d'habitation et qui ont aussi une valeur identitaire, mais qui sont moins connus en termes qualitatifs, mais qui pour les habitants ont une grande valeur aussi. Par-dessus ça, les nouveaux quartiers qui ont vocation de devenir des nouvelles centralités qui sont encore une fois de nature différente.

Donc ça n'est pas la planification qui a fait ça, c'est le fait qu'il y a un découpage territorial en de nombreuses communes qui a fait cette polycentralité.

Vous avez dit qu'il fallait redévelopper certaines centralités, leur donner de la force...

AW : Alors, oui, je pense qu'il faut travailler ces centralités, effectivement.

Mais lesquelles ? Il y a les noyaux historiques, que par exemple à Renens, on ne voit presque plus. Dans d'autres communes, on les voit encore plus. Comment on choisit quelles centralités travailler et revaloriser ?

AW : Ça n'est pas „travailler“ ou „pas travailler“. Je pense qu'il faudrait idéalement pas faire la même chose partout. De la colline du Motty d'Écublens on ne fera jamais la plaine du Croset. Il vaut mieux reconnaître ces deux entités comme des entités différentes et plutôt renforcer leurs caractéristiques, leurs spécificités.

L'image de l'Ouest lausannois en général, de Renens en particulier. Comment la voyez-vous ?

AW : L'image de tout l'Ouest lausannois est complètement en train de changer. Je pense le fait qu'il y ait cette transformation, ces dynamiques, ouvre des possibilités à une créativité qui est énorme. Ça fait envie. Je pense

que l'image de l'Ouest lausannois est clairement déjà en train de changer. Ce côté culture alternative de Renens est quelque chose d'extrêmement fort. La politique culturelle de Renens en général, avec l'ECAL, où l'on est dans quelque chose de moins institutionnel, plus jeune, plus dynamique, plus novateur. Dans l'Ouest, beaucoup de choses sont encore possibles, c'est aussi quelque chose qui fait envie. Cette dynamique de transformation, elle ouvre des opportunités, elle est complètement stimulante et les pépinières d'activités culturelles qu'on trouve un peu partout dans l'Ouest, que ce soit à Chavannes, à Prilly ou à Renens, c'est quelque chose que le SDOL cherche à valoriser. Clairement, Renens le fait aussi, d'autres communes relativement peu. Mais j'ai l'impression que globalement la dynamique qu'il y a dans l'Ouest lausannois est en train de renverser cette image négative qu'on a pu avoir. C'est-à-dire que aujourd'hui c'est plutôt en train de devenir une image d'un endroit où il y a plein de possibles, donc plutôt positive. Je suis convaincue que c'est en train de changer, si on regarde les manchettes du 24heures, c'est de moins en moins pour dénoncer des chaos, mais de plus en plus pour parler des possibles.

Vous avez dit que l'Ouest lausannois était entre deux centres, Lausanne et Morges. C'est de ce fait un espace de transit, beaucoup de quartiers ont été construits autour de la voiture. Comment peut-on faire changer ces territoires ? Les projets de la gare, de tram et de BHNS vont tous augmenter l'accessibilité vers Lausanne ?

AW : C'est juste... Alors, comment peut-on changer ça ? Je pense qu'il faut absolument intervenir sur la requalification de l'espace public. Ces tuyaux à voiture doivent devenir des rues, des avenues. C'est non seulement de travailler sur l'espace public, mais également sur les abords. C'est dire que chaque projet qui va s'installer le long de ces rues et de ces espaces publics doit amener quelque chose à la collectivité. Donc on doit avoir des exigences par rapport aux rez-de-chaussée, par rapport aux contacts des rez-de-chaussée avec le trottoir, c'est une première chose.

Maintenant, concernant la question de l'organisation du réseau, je pense que vous avez raison. On a pris la mesure de la gare de Renens, le réseau de bus s'organise en étoile autour de la gare, mais je pense de manière insuffisante. Que l'ensemble du réseau des axes forts soit aussi concentrique que sur Lausanne, pour le SDOL, c'est en train de devenir un objectif. Vous savez qu'on est en train de faire un plan directeur intercommunal, donc on va réviser aussi le réseau des transports publics. Un objectif qu'on a, c'est effectivement de renforcer le lien concentrique autour de la gare de Renens, donc de favoriser les relations Nord-Sud intra et avec l'extérieur et dans une moindre mesure aussi Malley. Donc il faut

arrêter de penser transbordement au centre de Lausanne. Ce qui est d'ailleurs une opportunité énorme pour le centre de Lausanne, notamment la gare qui souffre de trop nombreux voyageurs. Le fait de considérer la problématique du transfert modal au sein de l'agglomération avec une gare centrale à Lausanne, une deuxième gare plus petite, régionale à Renens avec encore des stations RER, je pense que c'est vraiment une opportunité qu'on doit saisir. Mais je pense qu'on ne l'a pas encore saisi complètement dans notre vision, image directrice des transports.

Si on veut être performant, il faut éviter que le territoire de l'Ouest devienne un territoire de transit, si ce n'est sur l'autoroute. Ce qu'on veut, c'est d'augmenter le nombre d'échanges et de perméabilités au sein de ce territoire. Sur ce tuyau, il faut qu'il y ait plein de petits trous qui nous permettent d'irriguer plus finement.

Le tram sera très performant...

AW : Mais il y a également un risque avec le tram, parce qu'il peut aussi de nouveau couper. Si on veut le faire aller vite, il y a de nouveau des espaces de sécurité.

Au niveau de l'insertion du tram, le modèle zurichois est différent du modèle bernois, par exemple. Le modèle zurichois est beaucoup plus dans une logique de séparation des flux, le modèle bernois est plus dans une logique d'intégration des flux. Je pense qu'on doit absolument réussir à s'orienter vers le type bernois qui permet justement ces petites liaisons fines, parce que l'autre modèle qui est très dans la ségrégation, même si c'est de transports publics, il n'est pas performant en termes de liaisons fines de mobilités douces transversales.

Sur ces routes qui ne travaillent que sur un mouvement longitudinal est-ouest, il faut absolument réussir à greffer des petits mouvements transversaux.

Le tram n'est pas la première césure dans l'Ouest, notamment les chemins de fer...

AW : Il faudrait justement pas que ça en devienne une. Aujourd'hui on n'est pas toujours très positifs par rapport à ça. On travaille sur de nombreux franchissements, au-dessus de l'autoroute, par dessus le chemin de fer, et cetera, c'est des projets qui sont difficiles à porter parce qu'ils sont extrêmement coûteux. Il y a quand même un risque que certains ne se réalisent pas ou se réalisent de manière diminuée, c'est-à-dire qu'il n'y aurait par exemple plus que la place pour les piétons, plus la place pour les vélos, plus de rampes d'accès parce que l'espace est trop contraint.

Ce que les tl font avec le m1 — ils sont en train de couper des passages à niveau pour créer des franchissements dénivelés, par exemple au centre de congrès à l'EPFL — ça va à l'encontre des piétons et des vélos. Je pense que c'est un mouvement qu'on ne maîtrise pas du tout encore suffisamment aujourd'hui. Ça s'est déjà fait

sur l'arrêt UNIL-Mouline, il risque d'y avoir la même chose aux Cèdres. Aux alentours de Perrelet, le chemin du Closel, le schéma directeur dit que c'est un cheminement de mobilité douce, les tl se battent pour que plus personne ne puisse passer par là.

Donc on annonce des projets pour rendre plus perméable et en réalité des choses, on fait des pas en arrière aussi.

Dans le SDOL sont représentées toutes les communes, qui sont elles porteuses des tl. Est-ce que le SDOL ne peut pas avoir une influence sur les communes ?

AW : La première chose, c'est qu'on doit thématiquer ce constat qu'on est en train de dresser. Parce qu'on est en train de réviser l'étude des réseaux des mobilités douces. Pour commencer la révision, on fait un diagnostic et c'est un élément qui est en train d'émerger de ce diagnostic. C'est quelque chose qu'il faut qu'on fasse remonter au niveau politique.

À la gare de Renens, on aura à terme un système de transports publics très performant, mais aussi avec le risque qu'elle ne devienne qu'une simple interface intermodale. Comment faire pour capter les gens à Renens ou à Malley, par exemple aux niveaux commercial, culturel ?

AW : Il en va de la masse commerciale qu'on peut mettre en place sur le territoire. Mais je ne pense pas qu'on puisse faire de l'intensité commerciale partout, puisqu'on n'a pas suffisamment de matière. Il faut travailler par concentrations, et après, si ça prend, par extension de cette concentration. À Lausanne, on voit bien ces rues commerciales qui s'effilochent en sortant de la ville, à un moment donné, ça ne tient plus. Et donc, je pense que Renens a aujourd'hui tout intérêt à miser sur sa place du marché, ses abords, la rue Neuve, etc. De fait, ces endroits deviennent quand même des passages. Pour Chavannes, la question se pose différemment, parce qu'ils ont les commerces au front de la place au sud de la place de la gare.

Mais je ne suis pas une adepte de mélanger à tout prix sur une interface de transport des musées et encore des commerces, c'est la politique de CFF Immobilier, à tel point qu'ils font encore des galeries commerciales en sous-terrain alors qu'on a encore les espaces publics en haut. Enfin, on n'est pas à Zurich. On a besoin de séparer, d'avoir plusieurs niveaux de flux. Je dirais que si on a déjà une interface de transports qui est qualitative, elle est quand même en plein milieu urbain, il y a les fronts commerciaux au sud de la place. Il va se passer quelque chose dans ces immeubles, je n'ai pas encore vu les projets. Je pense que le cœur et l'âme du centre de Renens, je trouve que ça serait dommage que ce soit la gare.

Je travaille actuellement sur un projet à Orbe. Orbe a une vieille ville qui a de la peine à garder ses commerces

et est en train de réfléchir sur le secteur de la gare. Une des idées étant de tirer des commerces dans le secteur de la gare. Moi, je ne suis pas sûre parce qu'à la fin, on dilue tout et je pense qu'il vaut mieux avoir un secteur de la gare qui fonctionne bien comme interface, qui soit commode et efficiente, qui soit animée parce qu'il y a des gens qui passent, qui attendent et qu'il y a quand même quelques petits commerces, mais de se dire que le cœur de Renens, c'est autre chose.

Mais le cœur de Renens se trouverait quand même entre l'Avenue du 14-Avril et la gare ?

AW : Oui, donc, c'est vrai qu'il y a aussi la façade Nord de la place à Renens, et il y a la façade Sud de la place. Mais c'est très au centre. C'est probablement même plus au centre que la gare de Lausanne qui est plus excentrée.

Mais le marché doit être sur la place du marché et pas à la gare, c'est ça.

Je pense qu'elles n'ont pas le même caractère les deux places de la gare, au Nord et au Sud. On est plus contraint au Nord, on a et le tram et les bus, donc je pense que ce sera beaucoup du mouvement. Au Sud, il y plus de place.

Justement, parlons du Sud. Avec le projet du gymnase, l'offre en lignes de bus qui est de plus en plus grande et qui fonctionne...

AW : Vous avez fait remarquer qu'il manquait des liaisons concentriques, mais je pense que l'autre enfant pauvre, en fait, ce sont toutes les liaisons transversales par le Sud. On a le tram au Nord, le BHNS au Nord. La ligne 25, elle change la donne. Et la ligne qui s'installe sur la RC 1, elle change aussi la donne. Dans le développement de l'image directrice, ce sont des éléments qui vont devoir prendre plus de place, à mon avis.

En parlant de centralités de l'Ouest lausannois, quelle est votre vision ? Est-ce qu'il y aura des spécialisations notamment à Renens ?

AW : Je pense que même Renens a une polycentralité, finalement. À ce titre là, elle contribuera avec ses centralités à elle dans le réseau des centralités de l'Ouest lausannois. Idéalement, je le verrais comme ça. Malley, ce sera une centralité secondaire, dans le PALM, on les a catégorisées.

Là derrière, Crissier, par exemple, s'applique à créer une nouvelle centralité secondaire autour de son administration. Donc elle est en train de mettre en place des projets qui convergent vers cet objectif de créer une nouvelle centralité autour de l'administration.

Je pense que les centralités de Renens auront des caractéristiques différentes, ce qui va se passer autour de l'Avenue du Chablais, est-ce que ce sera identique par rapport à ce qui se passera autour de l'actuel arc-en-ciel

ou autour de la place du marché ? Il y aura peut-être des puits privés et des puits publics, par rapport à l'échelle de l'Ouest, non ? Donc je ne sais pas si ce sont des spécialisations, mais je pense qu'il y a des spécificités. Ce qui est beau dans l'Ouest lausannois, c'est cette variété. Donc il vaudrait mieux travailler en termes de spécification des centralités en termes contextuel, qu'elles aient des caractéristiques différentes, ça nous ferait une ville périurbaine passionnante.

Donc votre vision n'est pas que l'une des centralités sera plus importante que les autres ?

AW : Non, je ne pense pas. On m'a quand même marquée de ça. Je suis là pour veiller à l'intercommunalité. Mais je pense que les forces en place font qu'on n'en est pas à ça.

C'est intéressant, parce que Renens étant quand même nettement la plus grande des communes, étant devenue chef-lieu du district après la création du SDOL, elle devrait avoir une influence plus grande sur le SDOL, mais ça n'est pas comme ça.

AW : Ce serait fatal pour le SDOL, je pense. Renens est plus grande, donc est concernée par plus de projets. Si on a une vingtaine de projets au SDOL, dix sur les vingt projets concernent Renens alors que d'autres communes peut-être par un ou deux ou trois. Donc l'interaction avec le SDOL pour Renens est très forte. Elle est impliquée par un plus grand nombre de projets qu'une commune de taille moyenne ou une toute petite commune.

Concernant les espaces publics de Renens, est-ce que vous pensez qu'ils fonctionnent, qu'est-ce qui manque ?

AW : Des bordures en granite ! Vous pouvez l'écrire ! Autour de la gare, il y en a parce que c'est un projet spécifique, mais si vous allez à la piscine de Renens, à Chavannes il y a de la bordure en granite, à Renens on a de nouveau des bordures en béton. Je pense que c'est une erreur, parce qu'au niveau des coûts, ça va coûter plus cher, c'est moins durable. Puis au niveau de l'aspect, ça donne un caractère anti-urbain, on continue dans une logique très routière avec ça.

Ce que je trouve sympathique, c'est de faire des aménagements provisoires.

Mais l'espace public, il marche s'il y a des gens autour, si ça fonctionne au niveau des rez-de-chaussée des immeubles.

Mais les bordures en granite sont beaucoup plus chères...

AW : Mais c'est pas du luxe. Vous les renouvelez beaucoup moins souvent. En termes de développement durable, c'est pas du tout durable de travailler avec du béton. Vous êtes beaucoup plus durable avec le granite.

C'est vrai, mais le crédit que vous devez demander aux Conseils est nettement plus élevé...

AW : Il faudrait peut-être faire moins de bordures, mais les faire bien.

Les projets de mise en double sens du 14-Avril et du tram, quelle influence auront-ils sur la circulation dans l'Ouest lausannois ?

AW : Pour moi, c'est très simple. C'est-à-dire que Lausanne a mis des petits verrous aux entrées à la ville, l'Ouest lausannois ne l'a pas fait. Donc c'est pas à Renens qu'on mettra ce verrou, c'est plus loin. Il faut qu'il y ait un verrou à Bussigny, il faut qu'il y ait un verrou à Crisier. Il ne faut pas qu'au centre de Renens ça devienne un problème, parce que les gens qui ne font que du transit à cet endroit, il faudrait pas qu'ils soient à cet endroit-là. Donc, au contraire, je pense qu'on est en train de remonter cette route pour trouver le bon endroit où il faut faire ce contrôle d'entrée.

Mais je pense qu'on est obligé de passer par la mise en double sens du 14-Avril. Il y aura à l'échelle de l'agglomération un système de contrôle d'accès, les feux vont être de plus en plus remplacés de façon à ce qu'on puisse gérer les flux. C'est un DJ qui est derrière un plateau qui règle les débits, il faut qu'on en arrive à ça.

Je ne sais pas s'il y a un problème à Renens maintenant, mais pour moi c'est une situation transitoire parce que de toute façon on doit régler le problème en amont. Donc, je pense pas qu'il faut qu'on se calle sur l'aujourd'hui ou le demain, mais sur l'après-demain, on doit anticiper ce projet.

10. Tableaux

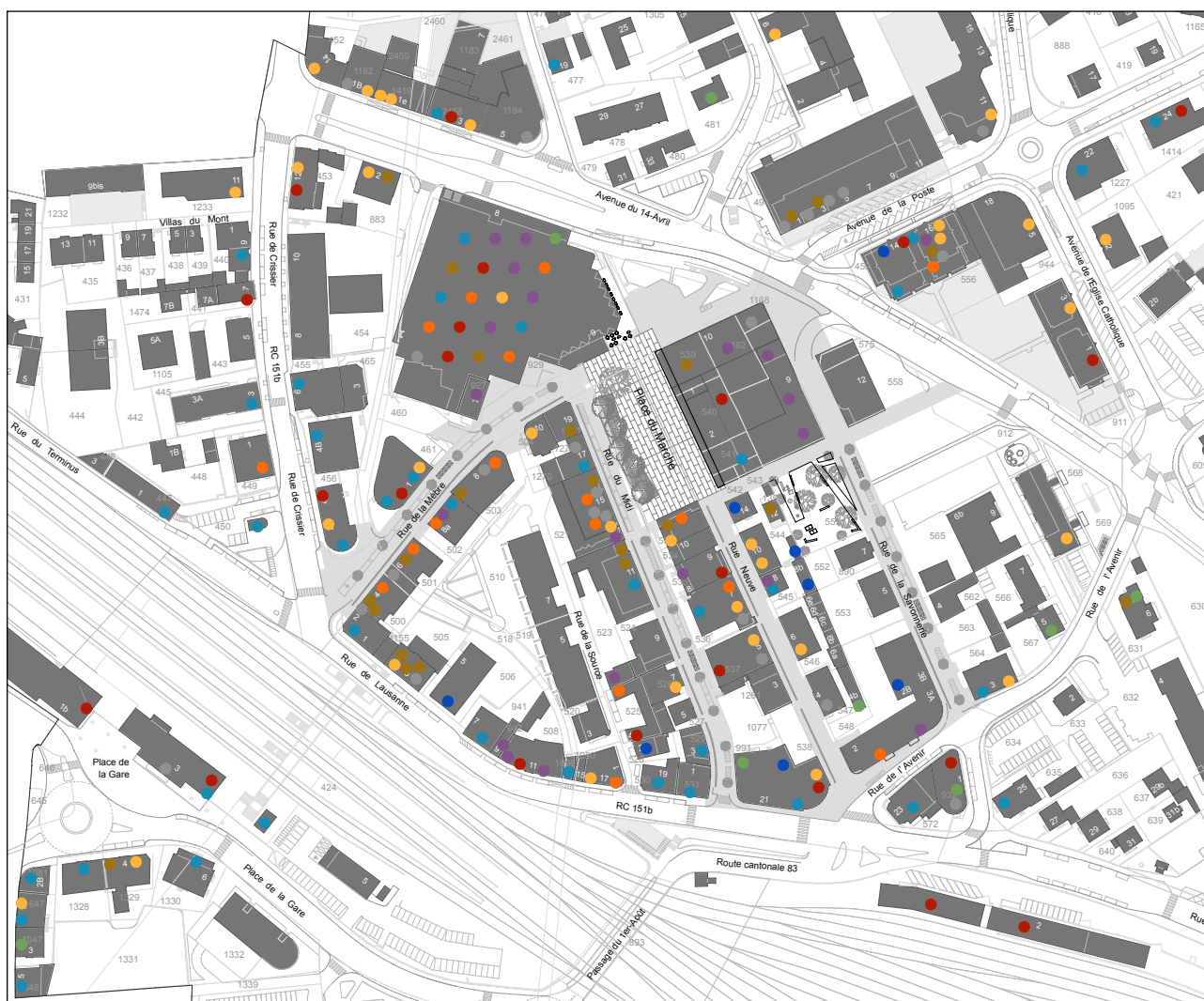
10.1. Emplois et proportion d'emplois selon secteurs, 2001, 2005 et 2008

		Secteur primaire		Secteur secondaire		Secteur tertiaire		Total
Bussigny	2001	22	0.39 %	1628	29.18 %	3930	70.43 %	5'580
	2005	17	0.33 %	1783	35.01 %	3293	64.66 %	5'093
	2008	15	0.26 %	1978	33.67 %	3882	66.08 %	5'875
Chavannes	2001	9	0.43 %	256	12.10 %	1851	87.48 %	2'116
	2005	0	0.00 %	143	6.26 %	2140	93.74 %	2'283
	2008	2	0.07 %	151	5.32 %	2684	94.61 %	2'837
Crissier	2001	32	0.51 %	2345	37.47 %	3881	62.02 %	6'258
	2005	39	0.50 %	2017	26.10 %	5673	73.40 %	7'729
	2008	23	0.26 %	2367	26.93 %	6398	72.80 %	8'788
Écublens	2001	27	0.26 %	2529	24.57 %	7737	75.17 %	10'293
	2005	21	0.19 %	2578	23.54 %	8351	76.26 %	10'950
	2008	22	0.18 %	2734	22.82 %	9226	77.00 %	11'982
Prilly	2001	22	0.42 %	1867	35.79 %	3328	63.79 %	5'217
	2005	3	0.05 %	1749	29.77 %	4124	70.18 %	5'876
	2008	2	0.04 %	1699	33.51 %	3369	66.45 %	5'070
Renens	2001	29	0.29 %	2092	20.88 %	7898	78.83 %	10'019
	2005	29	0.32 %	1996	21.98 %	7054	77.70 %	9'079
	2008	8	0.08 %	2338	23.76 %	7493	76.16 %	9'839
Saint-Sulpice	2001	11	0.82 %	353	26.40 %	973	72.77 %	1'337
	2005	2	0.17 %	366	30.30 %	840	69.54 %	1'208
	2008	2	0.17 %	306	25.46 %	894	74.38 %	1'202
Villars-Sainte-Croix	2001	14	2.35 %	317	53.10 %	266	44.56 %	597
	2005	10	1.37 %	391	53.49 %	330	45.14 %	731
	2008	7	0.81 %	392	45.53 %	462	53.66 %	861
Lausanne	2001	147	0.17 %	7448	8.67 %	78'317	91.16 %	85'912
	2005	139	0.16 %	6786	7.90 %	79'000	91.94 %	85'925
	2008	114	0.13 %	6348	7.08 %	83'157	92.79 %	89'619
Moyenne OL (sans Lausanne)	2001		0.68 %		29.94 %		69.38 %	
	2005		0.37 %		28.31 %		71.33 %	
	2008		0.23 %		27.13 %		72.64 %	

(Source : OFS, recensement des entreprises 2001, 2005 et 2008 ; État des données au 29 mars 2010)

11. Illustrations et plans

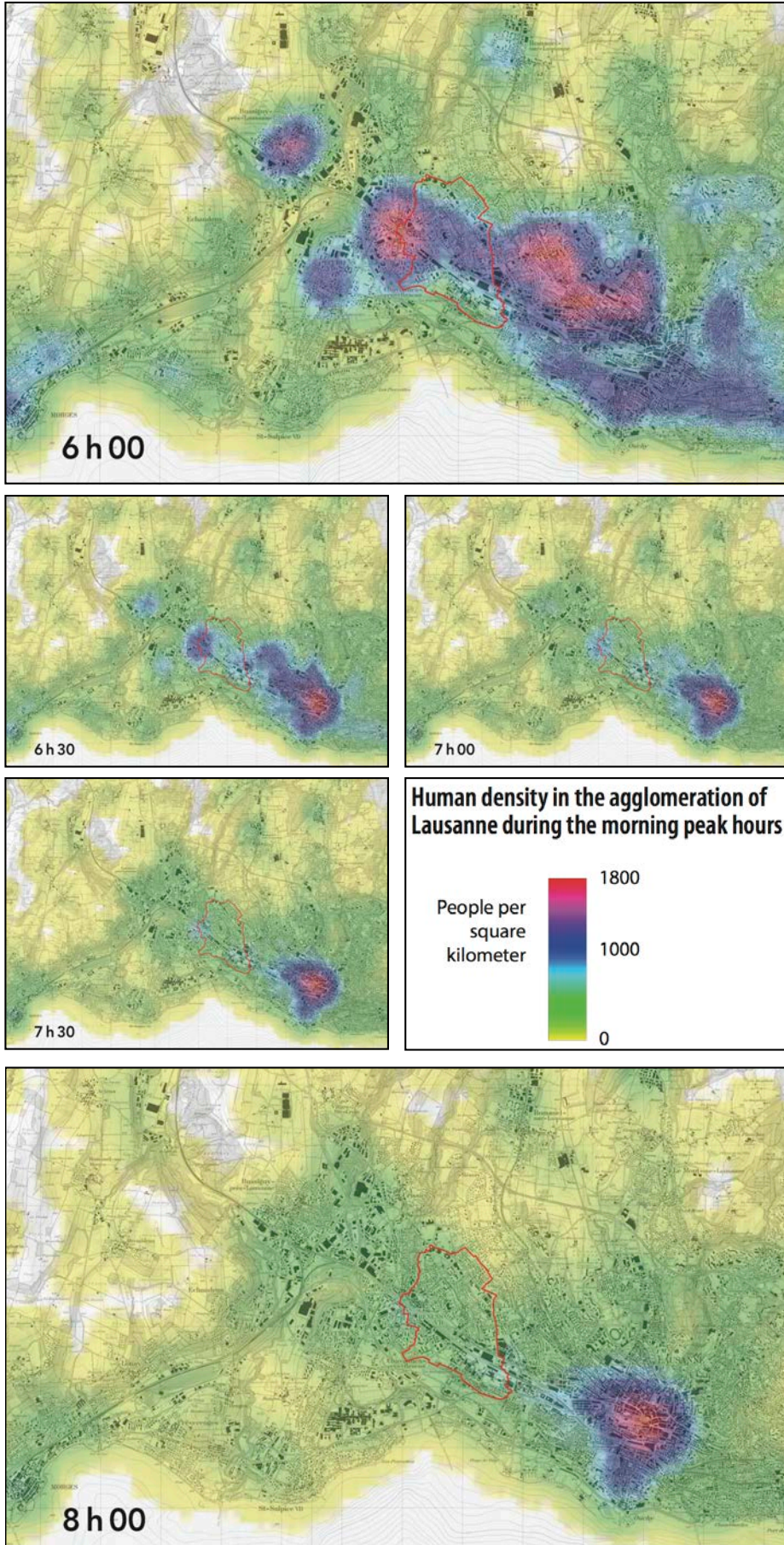
11.1. Mix commercial au centre de Renens, mai 2014



- | | | |
|----------------------------------|----------------------|--|
| ● Restaurants et cafés | ● Artisanat | ● Services |
| ● Alimentation et tabac (kiosks) | ● Santé et bien-être | ● Habillement, chaussures et accessoires |
| ● Commerces spécialisés | ● Sport et loisirs | ● Associations, crèches |

(Données issues d'un comptage, mai 2014)

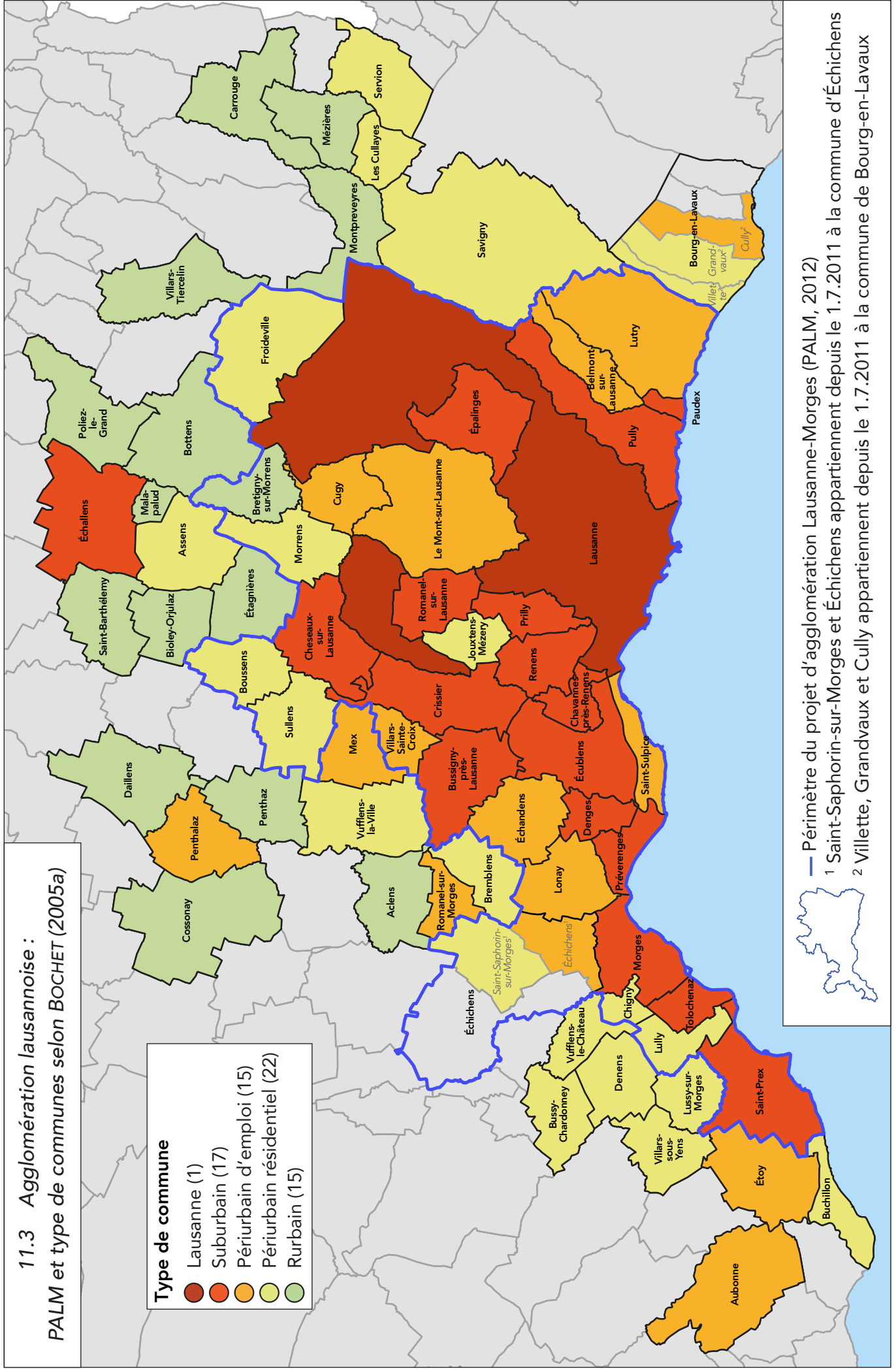
11.2. Densité humaine durant l'heure de pointe matinale



(Simulation de la circulation, adapté de KAISER, 2010 : 102)

11.3 Agglomération lausannoise :
PALM et type de communes selon BOCHET (2005a)

Type de commune	
●	Lausanne (1)
●	Suburbain (17)
●	Périurbain d'emploi (15)
●	Périurbain résidentiel (22)
●	Rurbain (15)



— Périmètre du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM, 2012)
 1 Saint-Saphorin-sur-Morges et Échichens appartiennent depuis le 1.7.2011 à la commune d'Échichens
 2 Villette, Grandvaux et Cully appartiennent depuis le 1.7.2011 à la commune de Bourg-en-Lavaux

11.4. Réseau Express Régional Vaud. Étape Cully-Cossonay, décembre 2018.



(CFF, 2012 : 9)