

Unil

UNIL | Université de Lausanne

Faculté des géosciences
et de l'environnement

Mémoire de licence

Renens, une ville dans l'agglomération

David Subilia

Sous la direction de Jean-Bernard Racine

Professeur honoraire, ancien directeur de l'Igul.



Printemps 2008

Coordonnées

Directeur du mémoire :

Prof. honoraire Jean-Bernard Racine
Institut de géographie
Quartier UNIL-Dorigny
Bâtiment Anthropole
CH-1015 Lausanne

Tél. +41 21 692 30 71
+41 21 692 30 70

<http://www.unil.ch/igul>
jean-bernard.racine@unil.ch

Auteur du mémoire :

David Subilia
Rue du Village 4
1020 Renens

Tél. +41 21 634 99 64

david.subilia@unil.ch

Remerciements

Je tiens à remercier tout particulièrement mon directeur de mémoire, Jean-Bernard Racine, pour son suivi attentif et patient de ce travail qui, commencé très tôt, n'est pas seulement la conclusion de mes études, mais aussi la ligne directrice de mon parcours universitaire.

D'autre part, je remercie les personnes rencontrées lors d'entretiens ou de séances publiques, qui m'ont accordé de leur temps et offert leurs avis éclairants.

Introduction

Renens est une commune de l'Ouest lausannois, inscrite aujourd'hui dans l'agglomération lausannoise. Cette commune a connu au cours du XX^{ème} siècle et plus particulièrement pendant les Trente Glorieuses une explosion démographique qui a conduit à une urbanisation rapide du territoire. La ville s'est ainsi développée pour répondre à la demande en logements et à l'arrivée d'industries.

Renens est une ville qui a subi de très fortes transformations en une courte période, et elle continue aujourd'hui encore d'évoluer, obligeant les autorités à repenser son organisation et ses structures. La Municipalité de Renens cherche par diverses actions à améliorer la qualité de vie, en touchant au cadre urbain, mais aussi en renforçant la vie sociale. Des exemples concrets de l'action politique sont, par exemple, la transformation de la place du Marché ou les fêtes interculturelles.

Le développement de Renens et son intégration dans l'agglomération lausannoise amènent à s'interroger sur le rôle que Renens occupe dans l'agglomération. Renens se contente-elle d'être, comme on l'entend parfois dans la rue, la banlieue de Lausanne ?

En d'autres termes, Renens est-elle ville ou banlieue ? Cette interrogation constitue la problématique de ce travail.

Cette étude vise à dresser une vision d'ensemble de la situation objective et subjective de Renens. C'est pourquoi elle met la situation actuelle en perspective de son contexte passé, tout en essayant, quand cela est possible, de relever les changements qui dessinent la Renens de demain.

L'étude d'une ville se mène en considérant la ville comme une réalité globale, en suivant l'idée qu'elle ne peut se réduire à sa simple apparence. La ville est forme, certes, mais aussi structure, fonction, sans oublier qu'elle est un ensemble d'habitants.

Y. Grafmeyer (1994 : 8) définit la ville en ces termes : « La ville est à la fois territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœud de relations entre sujets sociaux. On peut décider de s'intéresser plus particulièrement à l'un plutôt qu'à l'autre de ces deux ordres de réalités. Mais ils n'en demeurent pas moins indissociables. Et c'est bien leur interaction même qu'il convient de considérer si l'on veut s'accorder sur une définition générale de la ville, ou du moins sur ses traits les plus significatifs et les plus constants. »

Suivant Y. Grafmeyer, ce travail se décompose en deux parties. L'une décrit Renens en tant que « territoire », « cadre matériel » et « configuration d'objets physiques », l'autre comme « population », « unité de vie collective » et « nœud de relation entre sujets sociaux ».

La ville est ainsi saisie non seulement comme espace exocentré (à savoir centré sur l'extérieur, le cadre ; par opposition à égocentré qui est centré sur le sujet humain), comme forme spatiale, comme structure fonctionnelle, mais aussi comme espace égocentré, comme espace vécu ; espace avec lequel les habitants entretiennent une relation d'ordre socio-affective, socio-culturelle, voire onirique. Ces différentes perspectives d'analyse, qui constituent les strates d'analyse d'une géographie moderne, sont utilisées pour étudier Renens couche par couche, tel un palimpseste, afin d'illustrer les rapports temporels et spatiaux entre les différents types d'espace qui la constituent.

La première partie de ce travail traite des trames morphologique, structuro-fonctionnelle et socio-démographique. À travers une approche de type monographique, une sorte de radiographie de Renens est effectuée dans le but d'établir un diagnostic de la situation en identifiant les moteurs de son développement et les maux qui la touchent. La ville est décrite du point de vue de son développement historique, de sa forme, de l'occupation du sol, de ses dynamiques, de ses activités économiques et de ses habitants. Réalisée en 2004 déjà, cette partie, issue d'un travail personnel de recherche en lien avec un cours, est complétée par un chapitre qui met notamment en lumière les principaux changements ayant eu lieu entre 2004 et fin 2007.

Dans la seconde partie, il s'agit de changer de perspective en ne considérant plus la population comme une simple composante de la ville, mais en la mettant cette fois au centre de l'analyse : la ville vécue, perçue et créée par ses habitants. Cette partie poursuit donc l'étude débutée quatre ans plus tôt en abordant les questions de l'image de Renens, de la vie associative et culturelle, de la démocratie participative, des projets urbains, ainsi que de la mobilité. Ces différentes thématiques constituent le cadre à partir duquel Renens peut être perçue ou non comme banlieue. Par le biais de la discussion portant sur l'image de Renens, les espaces exocentré et égocentré sont en tension. Cette tension permet de dresser un portrait de Renens et de se prononcer sur ses dynamiques.

Evoquons enfin une autre visée, complémentaire mais essentielle au terme de nos études de licence, singulièrement consacrées au domaine de l'urbain : qu'au-delà de l'étude de cas, ce travail sur cet exemple qu'est Renens permette de dégager des structures génériques de la ville. Autrement dit, que ce travail de terrain ait permis une théorisation de ce qu'est la ville. Le lecteur en jugera. Osons néanmoins une conclusion finale: à notre sens, l'étude révèle que tant sur le plan morphologique, structuro-fonctionnel que sur le plan de l'espace perçu et vécu, Renens ne peut plus être considérée comme une banlieue, mais bien comme une ville dans l'agglomération lausannoise.

I. Du village à la ville : un processus d'urbanisation périphérique

L'examen de la dynamique dans laquelle s'est inscrite la naissance de la ville de Renens, puis son développement jusqu'à la situation actuelle, passe par la découverte de ses origines, la saisie de ses discontinuités, éventuellement par la découverte de ses moteurs et de ses acteurs. Cet examen se poursuit par l'étude des interactions entre les paysages et les structures sociales qui s'y inscrivent.

Au fil de cette première partie nous chercherons en permanence à mettre le doigt sur des problèmes ou constats, révélés par l'examen, qui auraient une portée plus générale que le seul cas de Renens.

1. Renens; une histoire qui s'est soudainement accélérée

L'étude part de la manière dont, dans un site (l'assiette physique de la ville) et une situation (par rapport aux grands ensembles régionaux) donnés, un milieu agricole s'est transformé en milieu urbain.

La situation géographique et la situation historique sont donc nécessaires pour comprendre comment, ce qui n'était jusqu'au milieu du XIX^{ème} qu'un village éloigné de Lausanne est devenu aujourd'hui une ville de 19'196 habitants (2007) intégrée dans l'agglomération lausannoise.

1.1. Situation géographique

Renens, dont la superficie est de 295 ha, est une commune du district de Lausanne se situant dans l'Ouest lausannois. Elle est entourée par les communes de Jouxens-Mézery, Prilly, Lausanne, Chavannes-près-Renens, Ecublens et Crissier.

Renens est située sur un terrain orienté au sud-ouest dont l'altitude s'échelonne entre 398 et 490 mètres. La pente sur laquelle la commune se trouve est en général moins raide que celle de Lausanne ou de l'Est lausannois. La topographie est relativement régulière avec toutefois une rupture au centre-Est (le vallon de Broye) ainsi que deux replats principaux; le plus large au niveau de la rue de Lausanne et des rails, l'autre au niveau de la route de Cossonay.

La commune de Renens est traversée par trois ruisseaux:

- La Mèbre, de direction nord-sud qui sert, lorsqu'il n'est pas canalisé, de frontière naturelle à la limite ouest de Renens.
- Le ruisseau des Baumettes qui est aussi partiellement canalisé.
- L'ancien ruisseau du vallon de Broye qui est entièrement canalisé.

La topographie du sud de la commune (entre les rails et la route de la Maladière) est modelée par la présence d'une moraine longeant les rails des chemins de fer. En fait, la présence de cette moraine a certainement eu une influence sur le visage actuel de Renens, d'une part en influençant le tracé des chemins de fer et d'autre part en présentant une topographie qui a joué un rôle dans la morphologie du bâti; les pentes de la moraine, n'étant pas propices à une zone de type industrielle, accueillent une zone de type villa.



Figure 1 : source : Carte nationale de la Suisse, Lausanne (No 1243), 1:25'000, Office fédéral de la topographie 2005. Reproduit avec l'autorisation de swisstopo (BA081466).

1.2. Situation historique

Renens, un village

La première mention de Renens remonte à l'époque Carolingienne. Depuis, Renens a connu différentes formes de gouvernements et a passé entre plusieurs mains (Chapitre de la Cathédrale, seigneurie, ville de Lausanne) avant de devenir, avec la Révolution vaudoise (1798), une commune libre et affranchie de ses droits féodaux.

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, Renens était un petit village de moins de 500 habitants pour qui les activités agricoles représentaient, à quelques exceptions près, la totalité des activités. Mais dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, un événement majeur va bouleverser la vie du village.

En 1855, une ligne de chemin de fer Morges-Renens-Yverdon est créée et il faut attendre l'année suivante pour que Lausanne soit reliée.

En 1875, la compagnie de la Suisse occidentale décide d'établir, pour des raisons techniques, une gare de triage à Renens, là où il n'y avait qu'une petite halte pour voyageurs. Renens est située à proximité de la gare de Lausanne et peut ainsi la décharger, de plus elle bénéficie d'une pente douce pour le tri des wagons et n'a pas, contrairement à Lausanne, l'inconvénient d'être sur le flanc d'une colline. La mise en service a lieu en 1876.

Cette décision joue un rôle capital pour la commune de Renens ; en effet, la conséquence principale de cette gare de triage est le début de son industrialisation.

Le village devient une ville

En 1903, Renens est reliée à Lausanne par le tram.

Avec le temps, la gare de triage joue un rôle de plus en plus important, et ce surtout depuis le rachat en 1903 du réseau ferroviaire par la Confédération (naissance des CFF) ; les mouvements de la gare de triage, donc le nombre d'employés, augmentent spectaculairement : rien que le nombre de manœuvres passe de 20 en 1876 à 112 en 1907, date à laquelle la gare de Renens compte 377 employés (Biermann, 1907 : 98-105). Cette augmentation d'emplois attire à Renens une nouvelle population constituée d'artisans, architectes, maçons, industriels, ouvriers, provenant de la région ou de l'étranger (principalement des italiens ouvriers du bâtiment et des français ouvriers des poteries).

L'explosion démographique qui découle de ces créations d'emplois fait rapidement passer Renens du statut de village à celui de ville; Renens a atteint à la fin des années 1950 les 10'000 habitants, ce qui correspond au seuil du statut de ville tel qu'il est défini en Suisse¹.

Ainsi Renens se dote de nouvelles infrastructures urbaines : nouvelles routes, éclairage, feux, salle communale, collèges... . Mais longtemps, ce n'est que la population à proximité de la gare de triage qui a augmenté, créant ainsi un deuxième centre: Renens gare. Ce dernier, quelque peu éloigné du centre originel - le village - prend rapidement le dessus sur lui et devient le centre-ville de Renens.

De plus, la population à proximité de la gare s'étend sur d'autres communes, ce qui crée des problèmes de partage des compétences entre Renens, Crissier, Chavannes et Ecublens; d'autant plus que deux districts sont concernés: Morges et Lausanne.

Les conditions présentes à Renens – gare de triage (avec quai de transbordement, voie à disposition des industries, voie de chargement), terrain à disposition (qui plus est, de rente foncière peu élevée) et proximité de Lausanne - sont propices au développement de l'industrie et du bâtiment. Les constructions et implantations se multiplient à grande vitesse et ce sans suivre de plan général d'affectation avant 1911; ceci pouvant expliquer la cohabitation d'industries et d'habitations, au centre-ville notamment.

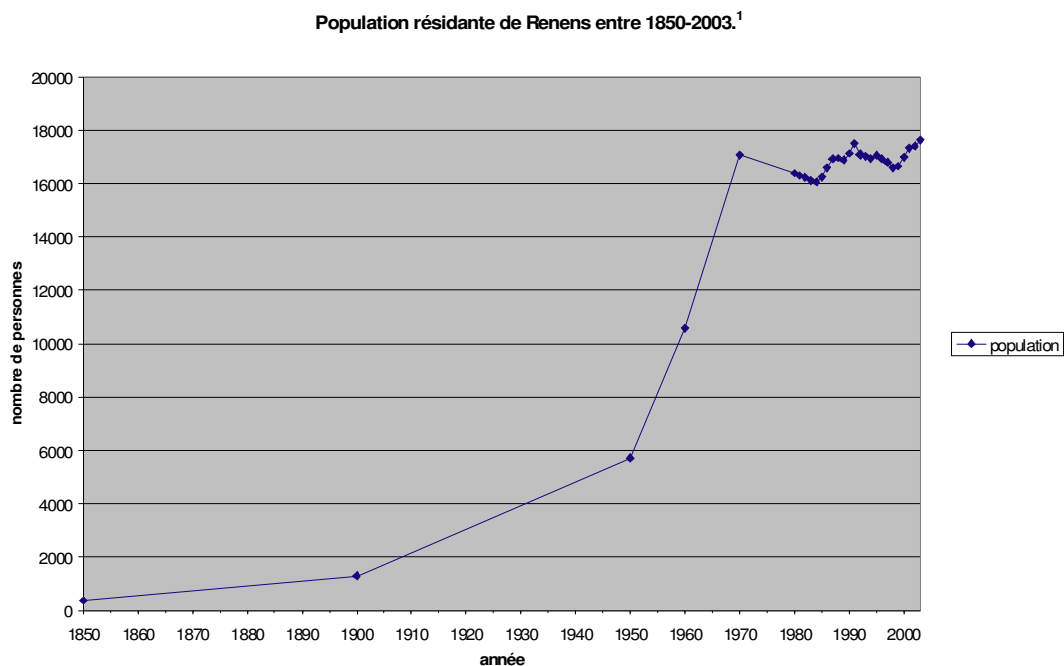
Cependant, on assiste, en 1967, à un mouvement inverse de la part des industries : elles cessent de se développer et se retirent du centre de Renens. Et ce, principalement pour des raisons de place mais peut-être aussi à cause de la cohabitation difficile avec la population. Ce déplacement des industries vers la périphérie a notamment offert des opportunités de terrain pour les commerces désirant s'implanter au centre-ville. Migros

¹ Voir OFS, définitions. www.bfs.admin.ch

va, par exemple, profiter du départ de l'usine Maillefer pour ouvrir en 1978 un nouveau centre commercial plus grand que celui qu'elle possédait jusque-là.

Renens a, dans l'intervalle, rechangé de statut en passant cette fois de celui de banlieue industrielle à celui de "sous-centre régional" dans la mesure où la commune commence à offrir ses services à d'autres communes avoisinantes, que le train s'y arrête et qu'en 1991, un métro reliant Lausanne-Flon à Renens gare en passant par l'UNIL et l'EPFL est mis en service. Le nom de ce métro est tout d'abord TSOL (Tramway du Sud-Ouest Lausannois), puis Métro-Ouest, avant de prendre en 2000 son nom actuel: M1. On peut noter que cette dénomination de "métro" peut prêter à confusion, car le M1 est plus proche d'un tram que d'un métro ; contrairement au futur M2 (liaison Nord-Sud de Lausanne) qui sera lui principalement enterré.

La voie de chemin de fer coupant la ville en deux et offrant relativement peu de possibilités de passage, l'explosion démographique (cf. figure 2), l'industrialisation rapide, l'existence de deux "centres", un plan général d'affectation pas immédiatement présent, ainsi qu'une croissance hâtive sur une zone jusque-là vierge, sont autant de facteurs permettant d'expliquer la structure relativement hétéroclite du territoire renenais.



source: recoupement des données statistiques du SCRIS et du service de la population de Renens ¹) Dès 1984, nouvelle définition : seulement Suisses établis et étrangers avec permis B ou C.

Figure 2

La coupure et le tassement de la courbe du graphique, enregistrés aux cours des années 1970 seront expliqués plus loin dans le travail. Mais il est clair qu'une telle explosion démographique s'est directement répercutée sur le cadre bâti et sera donc visible au niveau de la trame morphologique de la commune.

2. La trame morphologique

Avec le développement des chemins de fer et la croissance démographique qui s'en suit, le petit village devient une ville. Le territoire s'en trouve profondément transformé ; les terrains agricoles font rapidement place aux habitations, entreprises et infrastructures diverses. La genèse de l'urbanisation de la commune a, aujourd'hui encore, un impact sur la morphologie de Renens.

2.1. Une évolution en discontinu

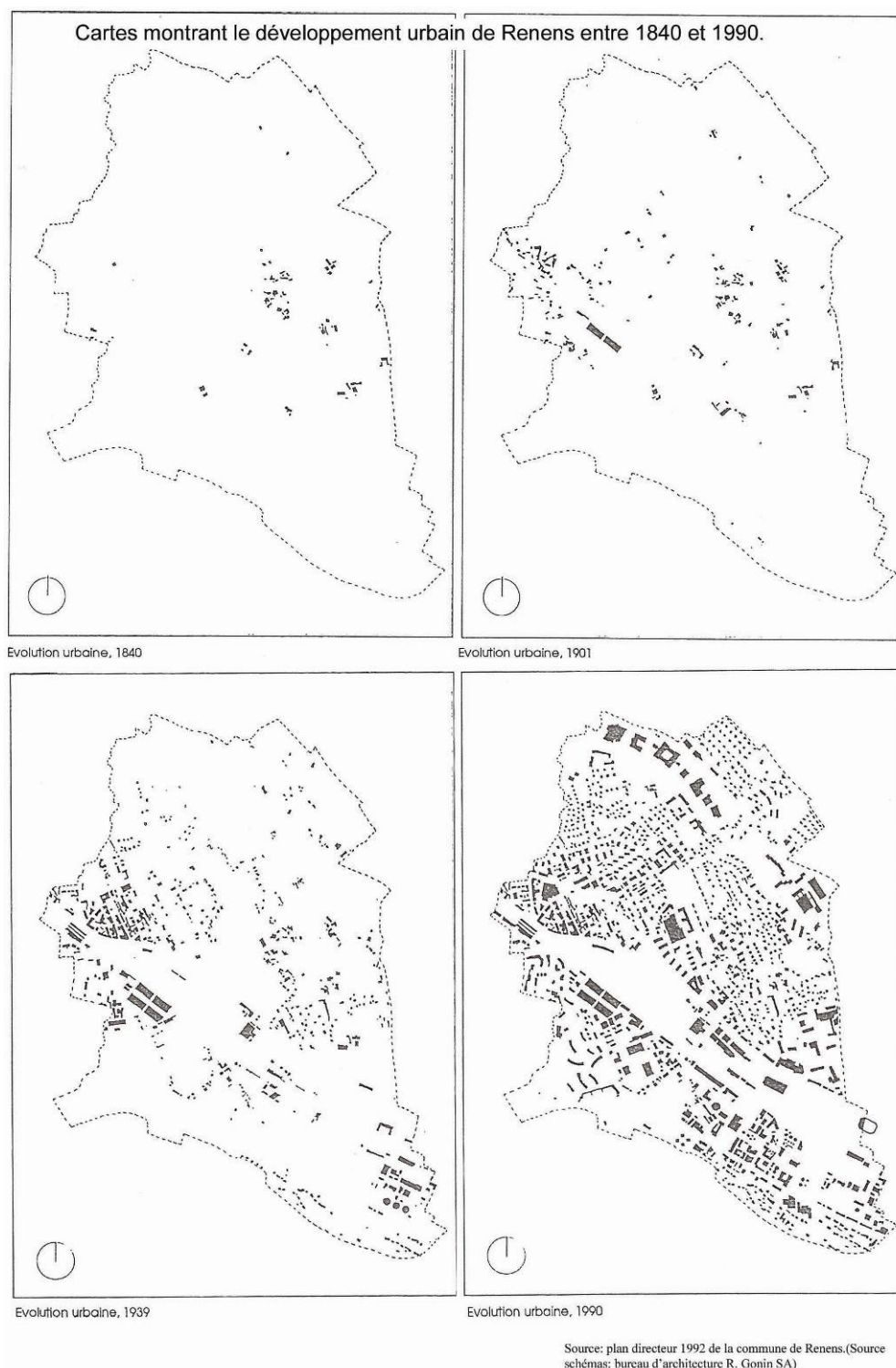


Figure 3

Dans les années 1840 (cf. figure 3), Renens n'est qu'un petit village. Les constructions sont principalement situées au centre de la commune, à proximité l'actuel quartier du village. La présence de constructions isolées ou en petits regroupements est certainement liée au fait que l'activité est essentiellement agricole.

Il n'y a pas encore de réseau de transport, qu'il soit destiné au public ou aux marchandises.

En 1901, le paysage de Renens a bien changé : l'Ouest de la commune a été construit. Ceci étant dû au développement des voies de communication ferroviaires : en 1855, la ligne Morges-Renens-Yverdon est créée et dès 1856 Lausanne y est reliée.

Les constructions se répartissent en deux points distincts : au village et le long des rails ; principalement autour de la gare (on repère notamment les infrastructures liées à la gare de triage). C'est en ce deuxième point que les constructions se sont développées pendant ces soixante ans, alors même que le village n'a presque pas changé.

En 1939, tout le territoire de la commune est construit, à l'exception des extrémités Nord et Sud de la commune.

Le tram relie Renens à Lausanne depuis 1903.

Renens gare et le Sud des voies se sont particulièrement urbanisés, mais malgré cette forte évolution urbaine, une sorte d'axe Nord-Sud sépare encore Renens-gare de Renens-village. Les terrains agricoles ont cédé leur place aux industries et aux habitations.

En 1990, la situation est identique, à quelques détails près, à la situation actuelle. Toute la commune est urbanisée. La coupure morphologique Nord-Sud entre le village et la gare n'existe plus, tout en demeurant parfois dans les esprits; les constructions faisant le joint entre deux. Ainsi, Renens forme la commune telle qu'on peut la voir aujourd'hui : très fortement urbanisée, avec peu d'espace disponible pour de futures constructions.

Une zone blanche traverse la carte, du Nord-Ouest au Sud-Est; il s'agit du domaine des CFF (lignes, gare de triage).

Entre le plan de 1939 et celui de 1990, un changement non visible sur la carte, mais essentiel, est le départ de certaines industries se trouvant au centre pour la périphérie; laissant ainsi de la place aux habitations, bureaux et commerces.

2.2. Le train, moteur du développement.

L'élément générateur du développement du tissu urbain est le train. Sans lui, Renens serait restée longtemps un village. En effet, la gare de triage servant à décharger la gare de Lausanne a eu deux effets: le premier étant de créer directement et indirectement des emplois attirant ainsi une population non-indigène, souvent étrangère; par emplois directs on comprend les emplois de l'activité ferroviaire, alors que les emplois indirects sont tous ceux créés par la venue de ces nouveaux résidents: commerçants, maçons, artisans... qui vont eux-mêmes résider à Renens.

Le second effet de la gare de triage est l'établissement d'industries à proximité des rails. Ces dernières bénéficient ainsi, à Renens, à la fois de l'espace disponible de la périphérie (espace faisant défaut à Lausanne) et de l'accès privilégié à un réseau de communications.

Mais le train est aussi source de problèmes : il a créé un deuxième centre distinct du centre historique du village de Renens. L'inconvénient principal qu'il cause, en étant l'élément générateur du développement de la trame morphologique, est la coupure physique entre le Nord et le Sud de Renens. Sur les env. 2km de voies traversant Renens,

il n'y a que deux passages reliant le Nord et le Sud (plus le passage pour piétons passant sous la gare). Deux autres possibilités de passage existent à proximité, mais elles se trouvent sur les territoires de Prilly et Crissier.

Toutefois, les chemins ferroviaires ne sont probablement que le premier moteur du développement de Renens sur le plan morphologique. Deux autres éléments ont certainement joué un rôle primordial dans la seconde partie du développement urbain de Renens: le premier étant la proximité des grandes voies de communications que sont la route cantonale et l'autoroute de contournement de Lausanne (la première voie ayant été mise en service en 1964). Le second étant la situation de Renens en périphérie de Lausanne : cette dernière s'étendant, Renens a fini par faire partie de son agglomération. Il est fort possible que même si la gare de triage de Renens n'avait jamais vu le jour, la commune de Renens serait aujourd'hui urbanisée, car il n'y a en effet plus de réelle rupture entre le centre de Lausanne et le centre de Renens. Toutefois, la morphologie de Renens et son rôle parmi les communes de l'Ouest lausannois seraient chamboulés.

À l'heure actuelle, le développement d'une ville telle que Renens n'est, du point de vue de la construction et de la localisation des entreprises et des habitants, plus laissé au hasard, ou plutôt au bon vouloir des entrepreneurs et des promoteurs. En effet, les nouvelles constructions ou implantations sont régulées par un cadre légal.

3. La succession des occupations du sol

Une bonne gestion de l'urbanisation passe par la mise en place de plans d'affectation du sol, plans par le biais desquels, l'administration divise son territoire en zones dévolues à certains types de constructions. La répartition, l'organisation et la nature de ces zones favorisent ou restreignent des activités et ont des effets sur la qualité du paysage urbain ; ils ont donc un impact important sur l'attractivité de la commune tant pour les habitants que pour les entreprises.

La mise en place de ces plans d'affectation se fait en fonction de choix politiques qui peuvent évoluer et varier selon les critères ou les contraintes du moment ; l'administration essayant ainsi de résoudre des problèmes ou d'offrir de nouvelles opportunités.

3.1. Plan général d'affectation

L'occupation du sol est déterminée par le règlement du plan général d'affectation. Il divise le territoire de la commune de Renens en 6 zones (Article 5 du RPGA):

1. Zone urbaine de l'ordre contigu: immeubles séparés par des murs aveugles ou mitoyens. Construction le long des voies de communication ou sur les alignements.
2. Zone urbaine de l'ordre non contigu: distance entre les immeubles à respecter. Obligation d'ajourer les murs. Limitation du nombre d'étages.
3. Zone de villas: non contigu, hauteur limitée et toiture en pente, limitation de la surface bâtie par rapport à la superficie du terrain.
4. Zone périphérique: non contigu, limitation de la longueur des façades. Obligation d'ajourer les façades. Limitation du nombre d'étages. Si spécifié, la zone peut être autorisée aux établissements industriels.
5. Zone industrielle: destinée aux fabriques, établissements industriels, entrepôts, garages.
6. Zone de non-bâtir: destinée, à Renens, à sauvegarder la vue du temple et de sa terrasse.

Cette liste n'est pas complète: en effet, seules les caractéristiques les plus marquantes ont été mentionnées, son but étant d'aider à se représenter le type de construction correspondant à chaque zone.

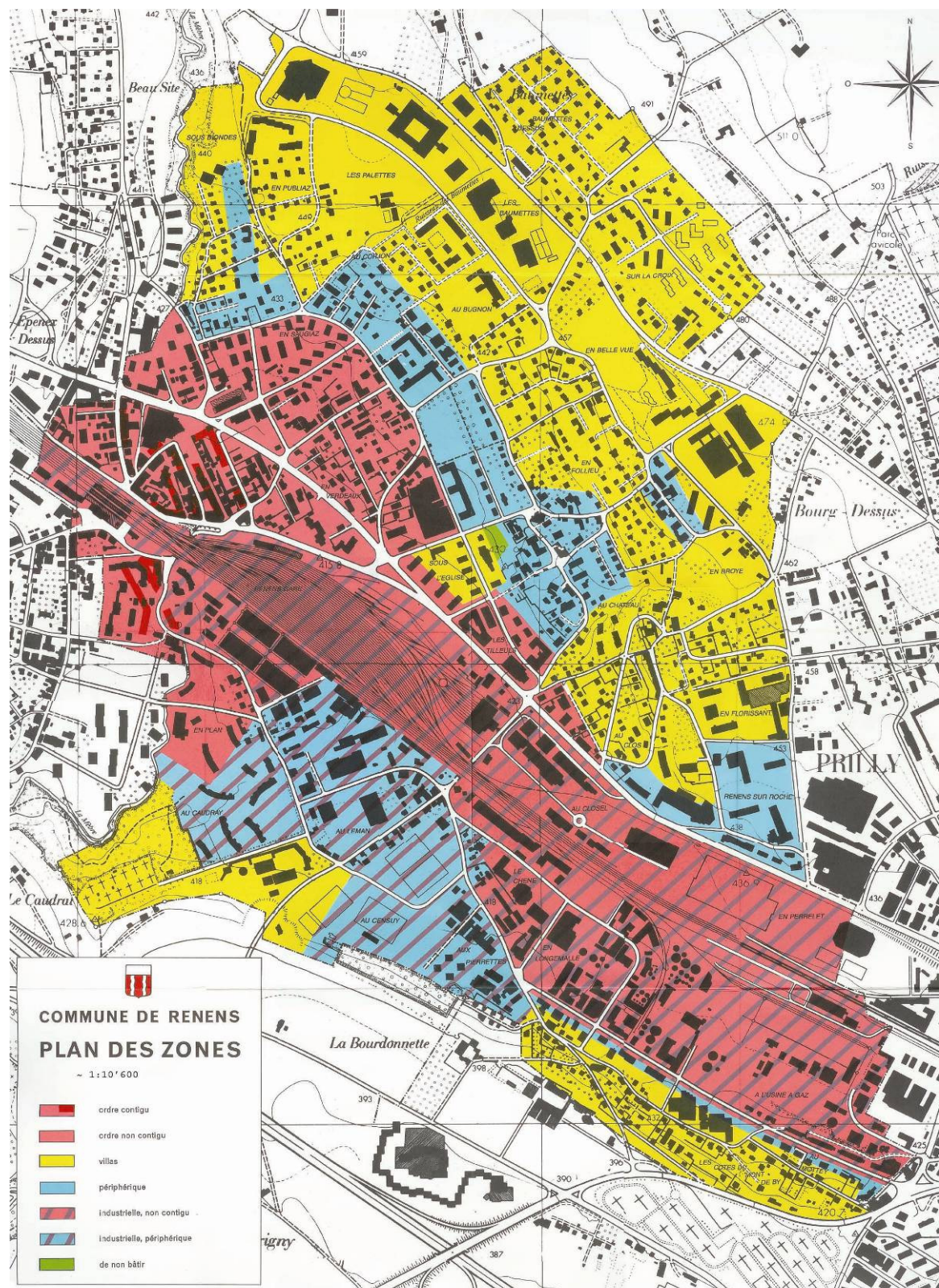
Toutes les zones sont soumises à des restrictions, notamment quant à la hauteur des constructions et à la proportion de la surface bâtie par rapport à la superficie du terrain, mais il existe des cas particuliers et des dérogations.

La superficie de ces zones et leur localisation sont répertoriées sur le plan général d'affectation.

Légendes utilisées sur les plans d'affectation (cf. figures 4 et 7) :

Zone urbaine de l'ordre contigu	=	Zone urbaine
Zone urbaine de l'ordre non contigu	=	Zone urbaine
Zone de villas	=	Zone de villas
Zone périphérique	=	Zone périphérique (industrie proscrite)
Zone industrielle, périphérique	=	Zone périphérique (industrie acceptée)
Zone industrielle, non contigu	=	Zone industrielle
Zone de non bâtir	=	Zone de non bâtir

Plan général d'affectation de 1947 :



Source: scanné (et modifié) à partir du plan des zones au 1:5000 de la commune de Renens (mesurations cadastrales du 5.4.1989).

Figure 4

La nomenclature a changé durant ces dernières années:

Plan d'Extension = Plan des Zones = Plan Général d'Affectation (terminologie en vigueur aujourd'hui).

Le plan général d'affectation est accompagné d'un règlement. Même si le règlement en vigueur est toujours celui de 1947, son nom a subi les mêmes changements que le plan.

On ne parle donc plus de RPE, ni de RPZ, mais de RPGA (Règlement du Plan Général d'Affectation).

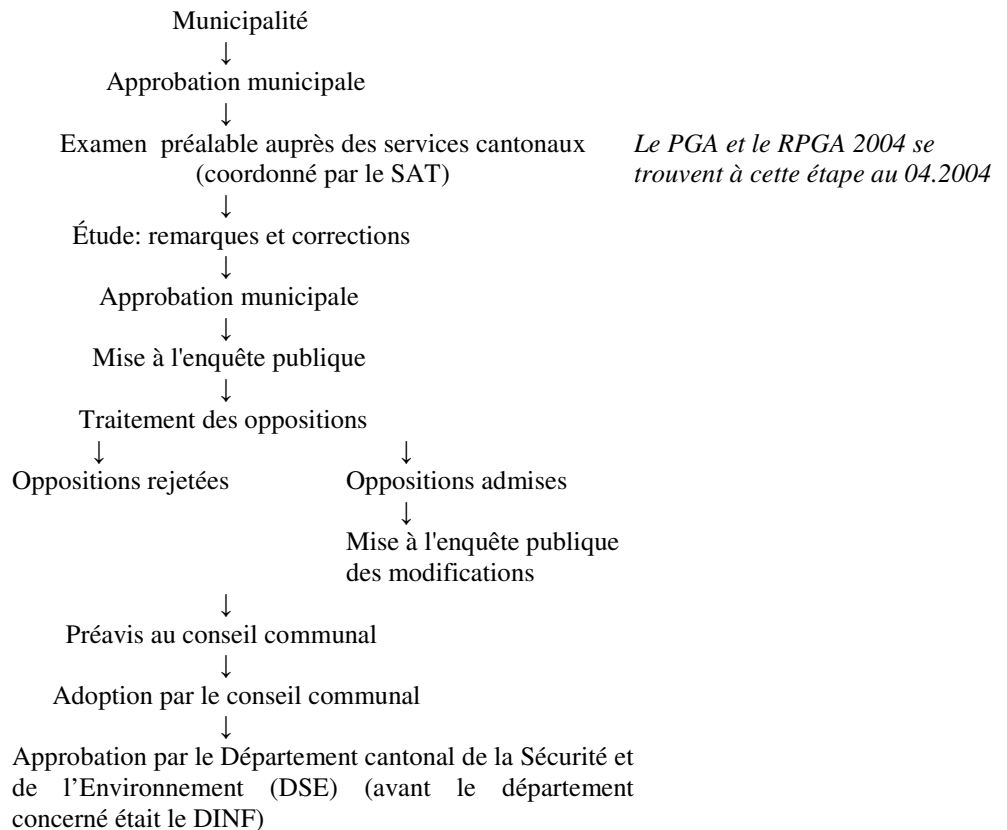
Le premier RPGA date de 1911, mais il n'a rien en commun avec le plan actuel: il était très simplifié. Il s'agit en fait plus d'un plan de voirie que d'un plan d'affectation. Le but de ce dernier était principalement la sauvegarde des voies de communication.

Le PGA utilisé actuellement date de 1947. Il devrait bientôt être remplacé par un nouveau PGA qui est en cours de procédure. Il n'a pas été possible d'accéder à ce dernier, car il n'a pas encore été mis à l'enquête publique; avant cette étape, le nombre de personnes ayant accès au plan est limité au maximum, pour des questions de confidentialité et surtout pour éviter d'éventuelles anticipations de la part de propriétaires.

Toutefois, l'affectation réelle du sol ne correspond pas exactement au PGA de 1947 (cf. figure 4). Le plan général d'affectation permet d'avoir une vue d'ensemble, mais, lors de nouvelles constructions ou de réaménagements, de nouveaux plans, se focalisant sur une partie du territoire, peuvent être créés: il s'agit de Plans Partiels d'Affectation (PPA) ou de Plans de Quartier (PQ). Entre 1957 et 1991, 37 plans ont été approuvés.

Pour qu'un nouveau plan, quel qu'il soit, soit approuvé, il doit suivre toute une procédure comportant de nombreuses étapes:

exécutif communal



Législatif communal

Exécutif cantonal

Figure 5 : source: entretien avec F. Bernasconi, Urbaplan à Lausanne, travaille avec la commune de Renens.

Habituellement, la durée de la procédure aboutissant à un nouveau plan est d'environ un an et demi à deux ans, mais cela peut parfois prendre beaucoup plus de temps, comme c'est le cas pour le nouveau PGA.

À la base, lorsque Renens était encore une commune agricole, avec une gare et un petit centre, le plan imaginé correspondait, de manière simplifiée, à ceci:



Figure 6 : source: entretien avec F. Bernasconi

Mais aujourd'hui, l'affectation de certaines zones, notamment le centre-ville et le Sud des voies, a changé et cette « évolution entraîne une très forte interdépendance entre ses parties et avec les communes voisines par leurs affectations (habitat, emplois, équipements, transports). » (Urbaplan et Transitec, 1997 : 16).

La population à Renens a très fortement augmenté, obligeant les zones villas et surtout les zones mixtes à déborder sur des terrains initialement affectés comme zones industrielles.

Les industries présentes au centre - Maillefer, Matisa, Tesa, la menuiserie Weber et plus anciennement encore la savonnerie de Renens (partie dans les années 30) - l'ont quitté pour la périphérie et celle encore présente pose problème: la carrosserie située au centre-ville dérange, d'une part à cause du bruit qu'elle cause et d'autre part pour des raisons de pollution. Cette dernière a été contrainte de construire un tuyau de ventilation conduisant jusqu'au toit, mais cette mesure n'est pas suffisante, car l'immeuble n'est pas assez haut pour éviter des nuisances.

Actuellement, il ne serait plus possible de construire des industries au centre, mais il n'est pas possible de déloger celle qui existe et qui semble être rentable.

Le Sud des voies, à l'origine principalement dédié aux industries, devient de plus en plus mixte. Il a subi certaines mutations depuis une trentaine d'années, notamment par la création de nouveaux quartiers d'habitation et d'infrastructures scolaires et sportives.

En comparant le plan général d'affectation des zones de 1947 et le schéma d'affectation du sol tenant compte des plans partiels d'affectation (cf. figure 7), on observe d'une part que les secteurs industriels et les secteurs où les industries sont admises recouvrent, au Sud des rails, un territoire quelque peu différent, mais de superficie équivalente à celui initialement prévu. D'autre part, on observe un changement important qui consiste en la création, au Sud de la rue de Cossonay (RC 251 b), de deux lambeaux de zone industrielle : le quartier des Baumettes et Bourg-Dessus.

Affectation du sol selon le PGA de 1947 ou en tenant compte des PPA et PQ :

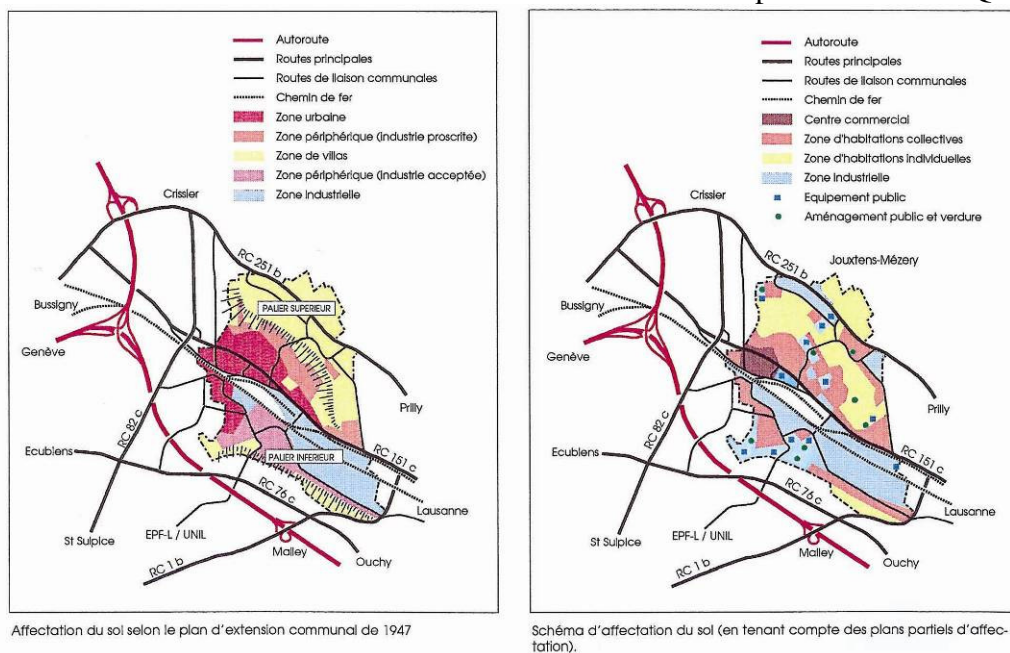


Figure 7

En comparant le schéma d'affectation du sol tenant compte des plans partiels d'affectation, qui représente la situation actuelle (cf. figure 7), et le plan *structure urbaine et vocation du territoire*, qui est une projection, (cf. figure 8) on observe que le changement majeur réside dans le fait que la superficie de la zone industrielle bordant les rails diminuerait (du côté de Chêne-Longemalle), cédant sa place à une zone urbaine mixte où il y aurait à la fois des habitations et des activités compatibles avec celles-ci ; l'objectif étant de déspecialiser les zones.



Photo 1 : Bâtiment Kodak, zone industrielle de Chêne-Longemalle au Sud des rails

Le facteur expliquant l'importance du terrain affecté aux industries, par rapport à la superficie totale du territoire de la commune de Renens, est lié au fait que les infrastructures ferroviaires et les routes ont joué un rôle prépondérant dans le développement de Renens en la faisant passer de son statut de village agricole au statut

de ville incorporée dans l'agglomération lausannoise. « Autrefois située dans un territoire agricole et viticole, la commune de Renens appartient aujourd'hui à l'agglomération au titre d'un "morceau" de la ville. » (Urbaplan et Transitec, 1997 : 16) ; ce qui ne va pas sans poser un certain nombre de difficultés.

3.2. Les problèmes

Les principaux problèmes touchant cette ville en mutation sont, en effet, dus au développement étroitement lié aux infrastructures ferroviaires et routières : en premier lieu, par la coupure que les voies créent; et ce d'autant plus que les habitations se sont construites non seulement au Nord comme prévu, mais aussi au Sud des voies. En second lieu, à la compartimentation et la spécialisation du territoire en ce qui concerne l'affectation des zones.

1) La coupure Nord-Sud

Les rails traversent la commune en séparant le Nord et le Sud, alors même que ces territoires sont de plus en plus interdépendants: réseaux de communication, infrastructures publiques... . Les possibilités de passages sont limitées, car elles sont d'une part peu nombreuses et, d'autre part étroites, ce qui ne permet pas un passage aisé. De plus, les infrastructures industrielles gravitant autour des rails, de fait incluses entre deux zones d'habitations, ne font que renforcer cette coupure.

2) Les zones d'affectation spécialisée.

Ces zones dues à l'arrivée massive d'industries, suite à la création de la gare de triage, ne sont plus adaptées à l'époque actuelle. Et ce pour plusieurs raisons : la première étant que le territoire de Renens est presque entièrement construit. Les habitations, les diverses infrastructures empiètent sur les zones industrielles, or le groupement d'industries entraîne diverses nuisances, telles que bruit, pollution et trafic (pendulaires, marchandises).

Cependant, l'arrivée d'entreprises de type tertiaire renforce la volonté de faire changer l'affectation de zones industrielles en zones d'affectation mixte. En permettant ainsi à ces zones d'avoir une activité continue, les quartiers morts sont évités ce qui augmente la qualité de vie des habitants.

3) Le manque de terrains constructibles.

La commune veut pallier à ce problème en cherchant à augmenter la densité au sol des zones de faible densité et de celles ayant un bon accès aux voies de communication. Mais ceci entraîne deux problèmes: l'augmentation du trafic et la réduction de l'espace non bâti.

Les autorités cherchent donc à acquérir des terrains appartenant aux CFF qui possèdent une superficie non négligeable de la commune. En effet, la gare de triage a fortement réduit son activité et l'utilisation des voies est en perte de vitesse, ce qui devrait permettre une réaffectation d'une partie de ces terrains. La commune a, depuis des années, fait des propositions de rachat, mais celles-ci n'ont pour l'instant débouché sur rien de concret, car les CFF hésitent à vendre des portions de terrains, tant qu'ils ne sont pas au clair quant à l'utilisation future qu'ils pourraient faire de ces voies. Le problème réside dans le fait que s'ils devaient, dans le futur, reconstruire des voies ou racheter des terrains cela leur coûterait des sommes astronomiques.

Malgré le manque d'espace constructible, il reste un certain nombre de terrains et de bâtiments non exploités alors que leur situation est idéale. Ces friches industrielles sont en partie dues au fait qu'il n'est pas intéressant pour une industrie de s'installer entre des habitations; sans compter qu'il est peu probable que la commune y soit favorable.

Exemple de friche, le terrain de l'usine Fly, situé sur la rue de Lausanne, est encore à l'abandon suite à l'explosion de l'usine qui s'est produite il y a une vingtaine d'années. On trouve aussi l'usine IRIL, sur l'avenue du Temple, qui fabriquait des bas et qui n'est plus utilisée. Ce dernier bâtiment changera d'ailleurs d'affectation en accueillant une école supérieure, l'Ecole Cantonale d'Art de Lausanne (ECAL).

La répartition des zones d'affectation, ainsi que la trame morphologique et ses ruptures jouent un rôle prépondérant dans la répartition des habitants, des flux à travers la commune, et dans la localisation de pôles.

3.3. Les polarités

Le village et le centre-ville ont été pendant une certaine période les deux principales polarités.

Actuellement, le centre-ville garde sa place de pôle principal, mais de nouveaux pôles se créent au cœur de quartiers d'habitations et de zones mixtes. Le rôle de ces pôles secondaires n'est pas de servir de substitut au pôle principal, mais d'améliorer la qualité de vie des quartiers et leur attractivité, en offrant divers services, en permettant l'achat de biens de première nécessité, en favorisant la rencontre, donc la vie sociale. Pour jouer ce rôle de centre, ces polarités doivent être facilement accessibles aux habitants quel que soit leur moyen de locomotion, ce qui implique la présence de places de parc, même si l'accès aux piétons doit être privilégié.

Ce plan (cf. figure 8) représente la localisation actuelle ou prévue dans un futur proche, de centre et pôles de quartiers. On remarque que les pôles se situent à proximité d'habitations et se situent près d'équipements commerciaux ou d'un magasin à succursales multiples (généralement Migros ou Coop). Il n'y a pas de pôles secondaires près du centre-ville, car une telle présence serait superflue et il serait difficile de soutenir la concurrence avec le centre.

Les pôles effectifs sont ²:

- Le centre-ville.
- Le village.
- En Florissant.
- La partie Est de Sur-Roche.

Les pôles prévus sont:

- En Broye; l'aménagement et les constructions ont été réalisées, mais le rez-de-chaussée, de certains bâtiments devant accueillir des équipements commerciaux n'est pas encore exploité, hormis la présence d'un coiffeur.
- Le nouveau quartier de Plan-Léman est partiellement réalisé, mais il ne joue probablement pas encore le rôle de pôle.
- L'aménagement des Palettes n'a pas été réalisé, car sa réalisation n'est envisagée qu'à moyen ou long terme.

² Il faut rappeler ici que cette première partie a été écrite en 2004.

Quant à la localisation de ces pôles on constate que:

- Aucun pôle ne se situe dans une zone industrielle et celui du village est le seul à se situer dans une zone de villas; cette localisation étant expliquée par l'histoire du développement de Renens.
- Il n'y a pas de pôle près du centre et il n'y en a pas non plus dans la partie Est au Sud des rails ; ceci étant probablement dû au fait que la superficie de la zone périphérique est très faible dans cette partie du territoire.
- La majeure partie des pôles se situent à l'opposé du centre-ville, c'est-à-dire sur la frontière Est du territoire. Ces pôles jouent peut-être aussi ce rôle pour la population limitrophe de Prilly, même si le territoire de Prilly, à proximité des pôles de Florissant, est principalement composé d'industries.

Affectation du sol prévue et pôles :

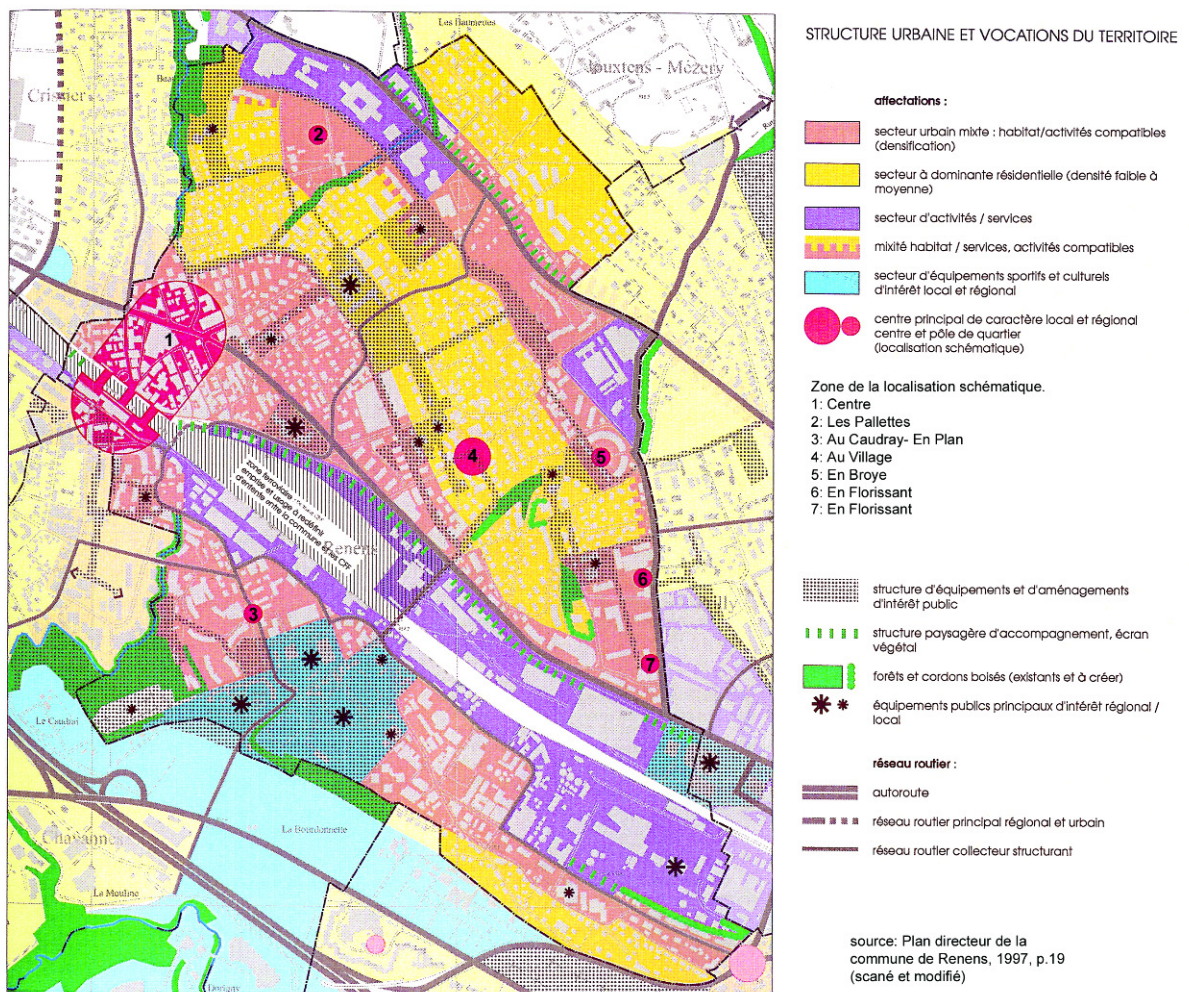


Figure 8

La conséquence de la localisation non uniforme de ces pôles est une inégalité de la qualité de vie des quartiers, et ce surtout sur le plan de la vie sociale. Il n'y a pas réellement d'espaces de rencontre, même commerciaux, pour les habitants des zones de villas du Nord-Est de la Commune. La situation est semblable pour les habitants des secteurs résidentiels et mixtes du Sud-Est; toutefois, le récent centre Malley-Lumière, bien que se situant sur le territoire de la commune de Prilly, est par sa proximité un pôle important.

La concentration de pôles de quartier sur la frontière Est de la commune de Renens, contrebalance le poids du centre-ville qui n'est pas situé au centre du territoire, mais tout à l'Ouest. La présence de ces centres de quartiers permet partiellement d'éviter que la population de l'Est renanais n'aille faire ses achats de première nécessité et développer sa vie sociale (par exemple en allant boire un café) à Prilly ou Lausanne.

Le développement et la localisation d'une partie des polarités de Renens est à mettre en lien avec la création de nouveaux quartiers répondant à la forte pression démographique des années 50-70.

4. Le dynamisme récent; depuis les années 50

La poursuite de la croissance démographique et les changements du paysage industriels, jouant parfois en complémentarité, ont imposé depuis les années 1950 une constante transformation du paysage urbain.

4.1. Explosion démographique

Depuis la fin des années 1950, Renens a accédé au statut de ville, et ce suite à "l'explosion" démographique qui a commencé au tout début du XX^{ème} siècle. Mais cette augmentation de la population n'a cessé de s'accélérer jusqu'au début des années 1970 (cf. figure 2).

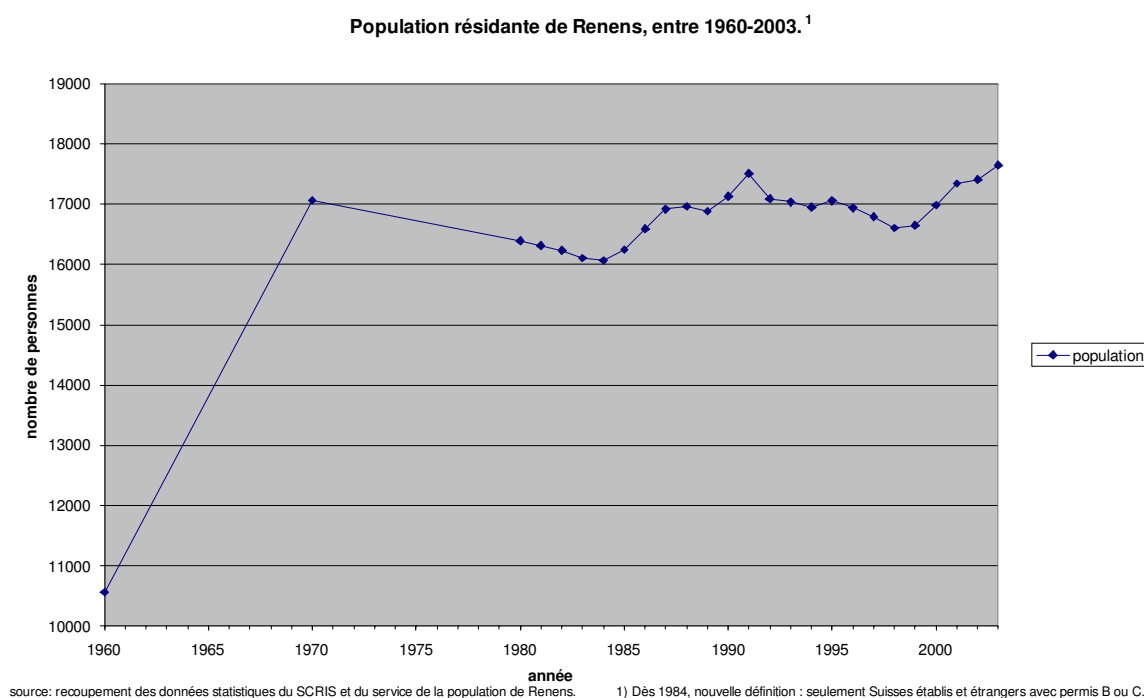


Figure 9

En 1960, la population de Renens était de 10'565 habitants puis de 17'060 habitants en 1970 (selon les données du service de la population de Renens). Cette forte augmentation démographique a eu un impact direct sur le paysage urbain de Renens. En effet, pour loger toute cette population de nombreux logements ont dus être construits. On remarque toutefois une coupure et un tassement de la courbe de la population résidante entre 1970 et 1980. Ceci correspond probablement au départ des étrangers dans ces années ; départs dus à deux facteurs:

- L'initiative Schwarzenbach (1969) est, malgré son échec, responsable de l'adoption d'une nouvelle politique visant à fixer des quotas annuels d'admission de population étrangère en fonction du nombre de travailleurs ayant quitté la Suisse. Ainsi le nombre de travailleurs étrangers en Suisse est passé de 70'000 à un peu plus de 50'000 entre 1970 et 1971.
- Mais la cause principale de la forte diminution de population étrangère en Suisse, et particulièrement à Renens, est liée à l'économie. Dès 1975, l'effectif absolu de population étrangère a baissé pour la première fois depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. En effet, la crise économique (choc pétrolier) est telle que l'administration ne renouvellera plus le permis des étrangers perdant leur travail - pour éviter que le taux de chômage n'augmente - et ce d'autant plus que, l'assurance chômage n'étant pas

encore obligatoire, de nombreux étrangers n'en bénéficient pas. Ainsi, sur les 340'000 licenciements effectués par les branches particulièrement touchées par la crise 67% des licenciés sont des étrangers. Cette crise économique et la mesure administrative prise à l'encontre des étrangers aura pour effet le retour d'un grand nombre d'étrangers dans leur pays d'origine.

Entre 1970 et 2001, le parc des logements a augmenté d'un tiers (cf. figure 10), car il a fallu construire en quarante ans de quoi accueillir les nouveaux arrivants.

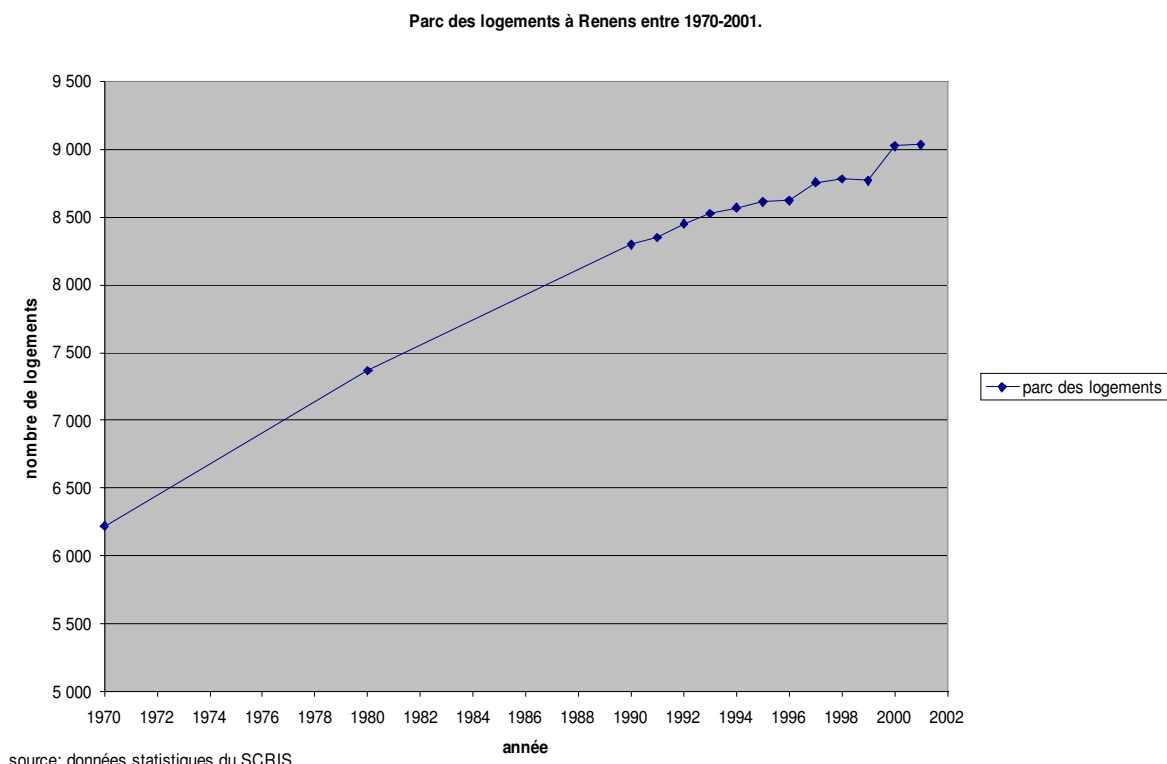


Figure 10

Pour satisfaire l'importante demande en logements, de nouveaux plans de quartier ont été approuvés (cf. figure 11). Les principaux sont:

- Janvier 59: Florissant (P2)
- Janvier 66: Au Mottey (P8)
- Mars 67: Sous Caudray (P9)
- Avril 69: En Publiaz (P11)
- Juillet 70: Aux Paudex (P15)
- Février 84: Au Corjon (P29)
- Octobre 92: En Broye (P33)
- Approuvé plus récemment et en cours de réalisation: En Plan Léman (P36)

Les autres plans approuvés et non cités sont soit des plans de quartier plus petits, soit des plans partiels d'affectation.

Il faut compter un délai relativement long entre la date d'approbation d'un plan et la fin de la construction. Par exemple, En Broye a été approuvé en 1992, les travaux ont commencé environ 5 ans après et la construction n'est terminée que depuis 2003. Il a

donc fallu 9 ans entre l'approbation et la réalisation. Ce temps peut parfois se réduire à une demi-douzaine d'années.

La commune possède encore quelques terrains, notamment le terrain de Belle-Vue qu'elle désire vendre. Elle a des objectifs clairs quant à ce qu'elle attend du promoteur : qualité de la construction, du standing, de l'espace extérieur. La commune procède donc à une mise à l'étude qui correspond à peu près à une mise au concours. Ceci fait, elle vend le terrain au promoteur avec l'intention qu'il réalise le projet ayant remporté la mise à l'étude.

En Broye, qui est un des changements majeurs de ces dernières années, est un exemple de l'intervention de la commune ; le promoteur a dû accepter de construire sur son terrain et à ses frais un parc de jeux et un bassin (une sorte d'étang). En revanche, une fois ces installations construites, elles sont à la charge de la commune qui s'occupe de leur entretien.



Photo 2 : En Broye

En créant des plans spéciaux et en gardant un œil attentif sur les constructions et les aménagements, la commune de Renens vise à améliorer la qualité de vie de ses habitants, en ayant un paysage urbain harmonieux, pour le bâti comme pour l'espace extérieur, et un espace vivant, bien relié aux voies de communications.

Les plans spéciaux sont donc un des signes extérieurs de l'évolution du paysage urbain, que cela touche les constructions résidentielles ou industrielles. Mais de nouveaux plans spéciaux sont aussi le signe de mutations plus profondes. Pour les entreprises, les changements d'affectation, la création de nouveaux plans correspondent à une évolution du paysage industriel, à des besoins différents en matière d'espace, de cadre et de situation.

Plans partiels d'affectation et plans de quartier :

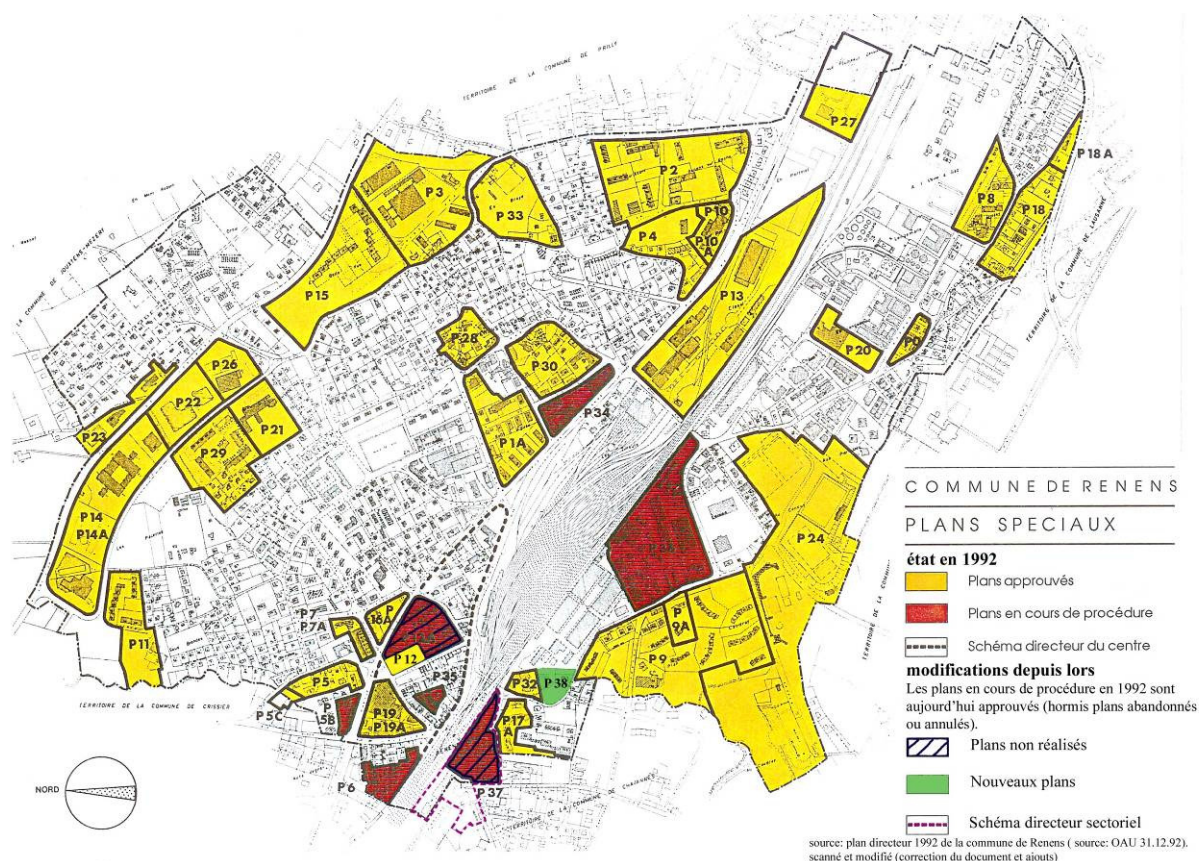


Figure 11

4.2. Un paysage industriel en mutation

Exemples de changements intervenus dans le paysage industriel au cours de ces 20-30 dernières années :

- Le plan de quartier de la rue du Caudray: une nouvelle route a été créée, des bâtiments ont été détruits et remplacés par le centre OBI ou par des bâtiments résidentiels.
- La construction du quartier des Baumettes terminée, de grandes entreprises à caractère tertiaire se sont établies dans ce quartier ; notamment l'UBS et Siemens.
- L'explosion, au début des années 80, de l'usine Fly, laissant encore aujourd'hui un terrain désaffecté.
- La fermeture de l'industrie IRIL ; ses locaux hébergeront l'ECAL.
- Le remplacement de la petite usine d'un menuisier fabriquant des cercueils, par des habitations.
- La création du dépôt TL de Perrelet ; il s'agit de l'un des rares concours Europlan dont un projet ait été réalisé.

Tous ces changements d'affectation ou création de nouveaux bâtiments illustrent l'évolution du nombre et de la répartition des établissements des secteurs secondaire et tertiaire présents à Renens.

Nombre d'établissements à Renens, par secteur, entre 1975 et 2001. ¹

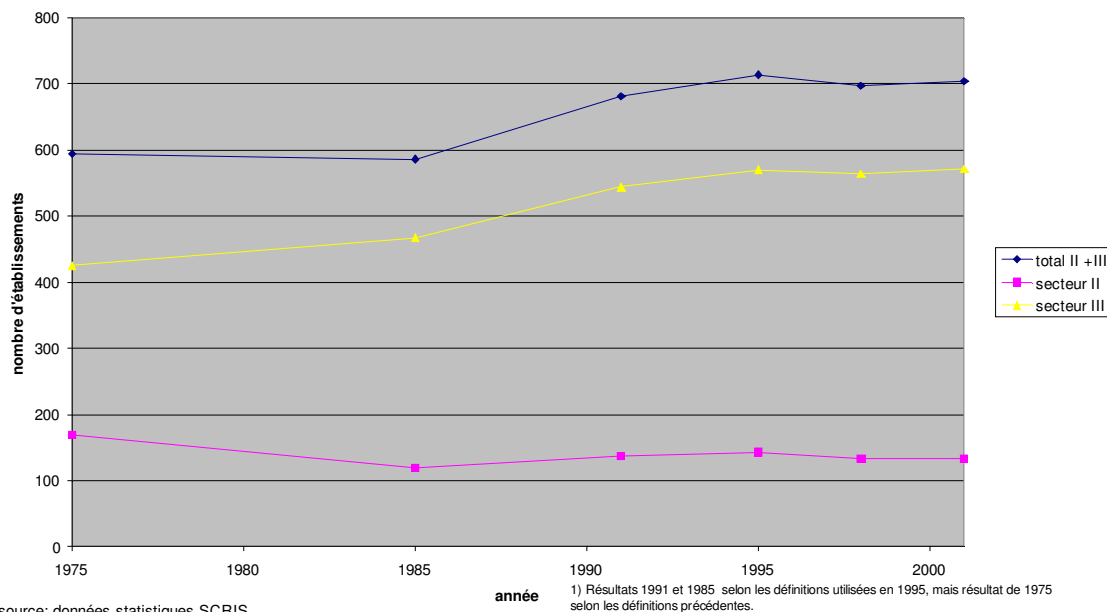


Figure 12

Les définitions utilisées en 1995 sont:

« Secteur secondaire II : industries extractives et manufacturières; production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau; construction.

Secteur tertiaire III : Commerce, réparation; hôtellerie et restauration; transports et communications; activités financières, assurances; immobilier, location, informatique, recherche et développement; services aux entreprises; enseignement; santé et activités sociales; services collectifs, personnels, domestiques. » (SCRIS)

Sur ce graphique (cf. figure 12), on remarque qu'en un quart de siècle, le nombre d'établissements du secteur secondaire a légèrement régressé. Par contre, le nombre d'établissements tertiaire a lui fortement progressé: plus de ~20 % en 23 ans.

On peut constater que, dans le dernier quart de siècle, le nombre d'établissements (secteurs II et III cumulés) a augmenté et ce particulièrement dans les années 1985-1991, malgré une légère régression du secteur secondaire. Cette augmentation étant donc due à la création de nouveaux établissements de type tertiaire. Ainsi, le type d'entreprises implantées à Renens a évolué durant ces trente dernières années. Ceci pose des problèmes d'aménagement, car des entreprises de type tertiaire n'ont pas les mêmes besoins et les mêmes attentes que celles de type secondaire; notamment quant à l'espace extérieur qui doit, dans certains cas, renvoyer une image attractive, ce dont les industries n'ont pas forcément besoin.

Cette évolution se traduit évidemment par une nouvelle structure dans la répartition des emplois.

5. La trame structuro-fonctionnelle

Les chapitres précédents ont principalement étudié la morphologie de la ville, traitant l'évolution urbaine et ses moteurs, ainsi que la planification de l'utilisation du sol.

Ce nouveau chapitre va, quant à lui, aborder la thématique de l'activité économique à Renens – traitant des secteurs d'activité et des espaces dans lesquels ils s'inscrivent -, ainsi que celle de l'espace public et résidentiel. Ce sera l'occasion de chercher à comprendre pour l'industrie et les services, mais également pour la population, la façon dont les principes habituels de la localisation économique ont été interprétés par les quelques acteurs interrogés. Ces interviews sont une manière de contribuer à tester la validité du discours théorique en ce cas largement inspirée du travail de Mérenne-Schoumaker (1996).

5.1. Que fait-on à Renens ?

Les secteurs d'activité économique:

Au dernier recensement, le 31.12.2003, Renens forte de 18'683 habitants comptait 739 entreprises fournissant 6'844 emplois (hors administrations communales, cantonales, fédérales).

Cette proportion habitants / emplois est importante, mais nettement plus faible que celle de la plupart des autres communes de l'Ouest lausannois (particulièrement Bussigny, Crissier, Ecublens, Villars-S^{te}-Croix) ; Crissier dénombre 6'000 emplois pour une population de 6'950 habitants.

Il faut toutefois prendre en compte le fait que s'il peut y avoir un lien entre le lieu d'activité et le lieu de résidence, ce n'est pas forcément le cas. Les emplois sur le territoire d'une commune n'étant pas réservés à ses habitants.

En 150 ans, le changement a été radical: Renens la commune agricole est devenue une commune où le secteur primaire a quasi disparu, principalement au profit du secteur secondaire, avant d'avoir un secteur tertiaire majoritaire ; en 2000, le secteur tertiaire représente quasiment les $\frac{3}{4}$ de l'emploi (72% pour le tertiaire, 26,4 % pour le secondaire, 1,6% pour le primaire).³

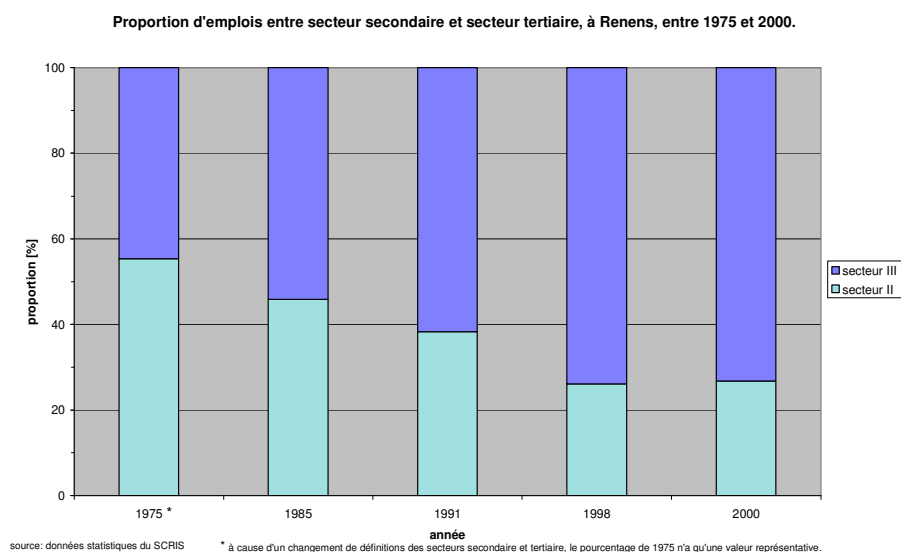


Figure 13

³ Source: Recensement fédéral de la population, 2000.

Le secteur secondaire (cf. figure 14) perd un tiers de ses employés, tandis qu'un véritable boom touche le secteur tertiaire, qui en l'espace de 23 ans voit plus que doubler ses employés ; la plus grande augmentation ayant lieu entre les années 1991 et 1995.

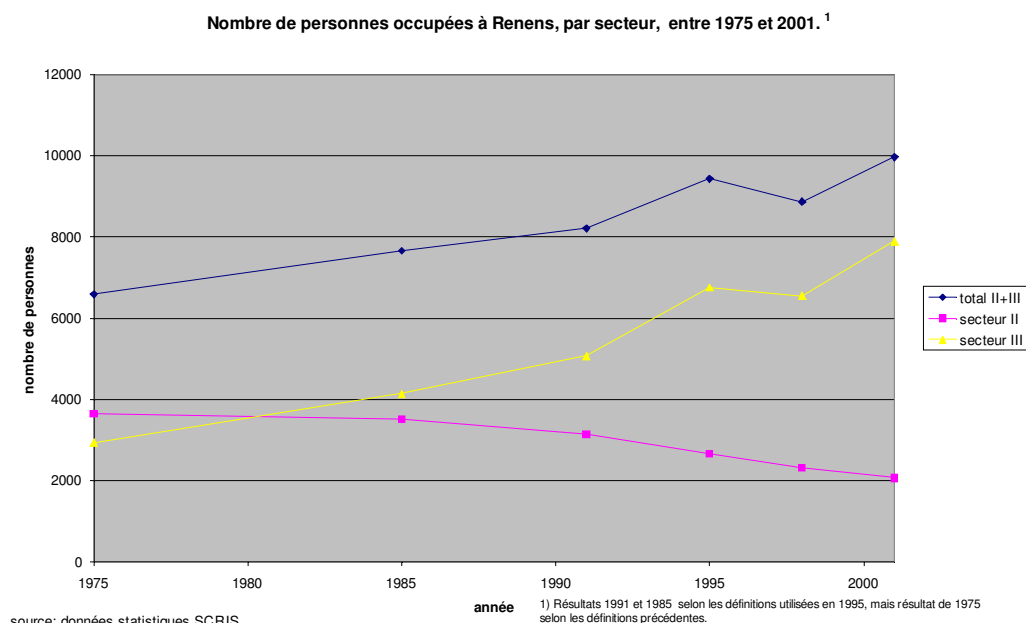


Figure 14

En comparant les graphiques 12 et 14, on constate qu'en ce qui concerne les établissements, la plus grande augmentation a eu lieu entre 1985 et 1991, alors que du côté des emplois, l'accroissement le plus important s'est déroulé entre 1991 et 1995 (voire même entre 1998 et 2001). Ce décalage temporel est peut-être lié au développement des entreprises récemment implantées.

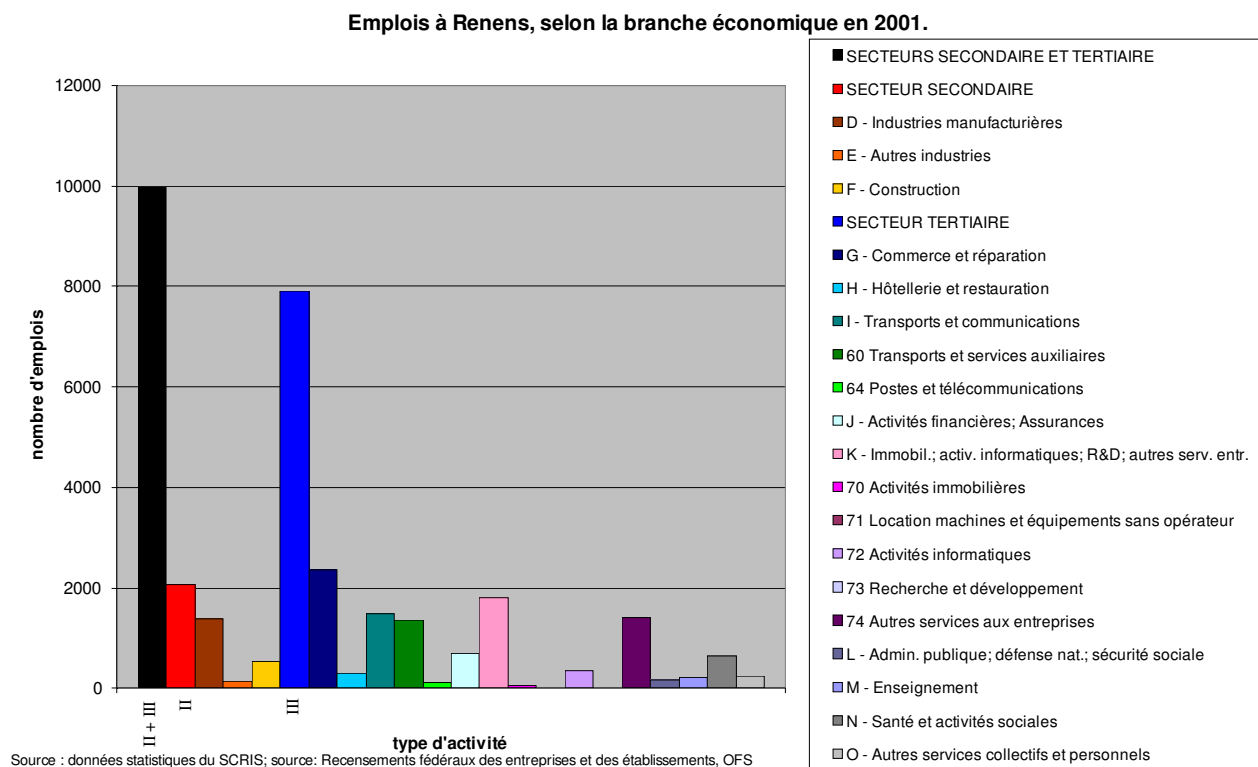


Figure 15

En 2001, l'écart entre le nombre d'emplois produit par le secteur secondaire et le secteur tertiaire est très important (la figure 15 en est encore une illustration); alors même qu'au début des années 80 les deux secteurs étaient chacun pourvoyeur de 50 % des emplois.

Outre la quasi-absence de « location de machines et équipements sans opérateur » qui conduit à aucune conclusion intéressante, il faut remarquer (cf. figure 15) l'absence totale de « recherche et développement », alors même que cette branche représente 1% des emplois du secteur tertiaire du district de Lausanne. Cette absence est probablement due à l'histoire du développement de Renens et à la proximité de l'EPFL (bien qu'il soit possible d'envisager que la proximité d'un tel lieu aurait justement dû attirer ce type d'activité). Cette lacune a certainement des conséquences sur l'attractivité de Renens vis-à-vis de certains établissements technologiquement à la pointe.

Ceci constaté, les tendances sont les mêmes entre la commune de Renens et le district de Lausanne, mis-à-part : une proportion un peu plus élevée à Renens de la part dévolue au secteur secondaire ainsi qu'à l'activité « transports et services auxiliaires », et une part inférieure liée à l'hôtellerie et la restauration (représente 5% de l'ensemble des emplois des secteurs secondaire et tertiaire dans le district de Lausanne et seulement 3% pour Renens). Ces chiffres sont probablement dus au fait que l'hôtellerie y est peu développée, car le nombre de bars et restaurants est en soi assez élevé.

La répartition des emplois, découlant du type et du nombre d'activités implantées sur le territoire renanais, amène à s'interroger sur la manière dont les acteurs choisissent la commune et la zone où ils installeront leur entreprise, ainsi que sur les raisons du choix d'un lieu plutôt que d'un autre.

L'espace des industries :

Si l'espace de production a fortement évolué - souvent en faveur des services -, il n'empêche que les industries jouent aujourd'hui encore un rôle non négligeable à Renens.

De manière générale, le choix de localisation d'une industrie peut se faire en fonction de multiples paramètres selon les caractéristiques de l'industrie et selon le décideur:

Critères liés à la rente de localisation⁴:

- En fonction des coûts de transports engendrés par la distance:
 - o Distance des lieux de production des matières premières.
 - o Distance du marché où le produit fini sera vendu.
- En fonction de la main d'œuvre:
 - o Coûts de la main d'œuvre.
 - o Degré de syndicalisation de la main d'œuvre.
 - o Taille du marché du travail.
 - o Degré de spécialisation de la main d'œuvre.
- En fonction de l'aire de marché.
- En fonction du marché foncier:
 - o Superficie nécessaire à l'industrie.
 - o Prix du terrain.
- En fonction de la proximité de voies de communication.
- En fonction de la proximité des clients.

⁴ Inspiré de Mérenne-Schoumaker B., *La localisation des services*, éd. Nathan, Paris, 1996.

- En fonction d'avantages liés au regroupement avec d'autres industries de mêmes nature ou complémentaires:
 - o Économies d'infrastructures.
 - o Accès facilité à l'information.
 - o Clients attirés par un plus vaste choix et une comparaison entre les produits facilitée.
- En fonction de la politique des pouvoirs publics:
 - o Réglementation d'implantation.
 - o Fiscalité.
 - o ...

Mais les choix se font aussi en fonction de critères personnels:

- Quantité d'informations détenues par le décideur.
- Connaissance personnelle de la région ou réputation de cette dernière.
- Qualité du cadre de vie offert par la région.
- Présence de la famille, d'amis... .

Au début du XXème siècle, Renens présentait un certain nombre d'avantages:

- La gare de triage offrait aux industries un accès privilégié à un réseau de communication. Non seulement le train était en soi un moyen de transport avantageux pour les industries, mais ces dernières bénéficiaient en plus de voies à leur disposition.
- Située en périphérie de Lausanne, Renens bénéficiait à la fois de la proximité du centre et d'espaces libres ; terrains dont la rente foncière était moins élevée qu'à Lausanne. Ceci permettant non seulement la construction d'industries, mais aussi de logements pour les ouvriers.
- La concentration des industries créait des économies d'échelle, ainsi que la concentration d'une main-d'œuvre spécialisée.

Avantages que Renens présente aujourd'hui pour les industries :

- Multiplicité des voies de communication: train, routes cantonales et surtout, proximité de l'autoroute.
- Présence d'un marché du travail proportionnellement plus riche en ouvriers qualifiés ou non qualifiés que le district de Lausanne en général.
- L'importante tradition du secteur secondaire à Renens.
- Présence de zones industrielles où des industries de même nature ou complémentaires se regroupent.

Cependant, ces derniers sont contrebalancés par d'importants désavantages:

- Renens possédait autrefois de nombreux espaces libres et une rente foncière peu élevée. Ce qui n'est plus le cas actuellement. Ainsi, l'espace manque pour de nouvelles implantations.
- Autrefois en périphérie lausannoise, Renens est aujourd'hui comprise dans l'agglomération et est très fortement urbanisée, ce qui pose des problèmes de cohabitation entre les industries et les habitants (bruit, pollution...).
- Les zones d'affectation dédiées aux industries se réduisent fortement.
- La quasi impossibilité pour les industries d'évoluer et s'agrandir, et ce par manque de place.

Renens n'est donc plus aussi intéressante aujourd'hui pour les industries qu'elle l'était dans la première moitié du XX^{ème} siècle ; le départ d'une partie des industries à la fin des années 1960 vers la périphérie en est une illustration.

Il est probable que les industries pour lesquelles Renens possède encore des attraits sont celles pouvant facilement cohabiter avec des habitations (peu de bruit, odeurs, pollution), dont les installations se fondent bien dans le cadre bâti et qui ne nécessitent pas de grandes superficies. En effet, la commune de Renens a une réelle volonté, qui s'exprime au travers de son plan directeur, de limiter les grandes zones industrielles pour laisser la place à des zones mixtes où se mêlent activités et habitations.

Tout ceci est peut-être très théorique, il n'empêche, l'expérience empirique apportée par le témoignage ci-après en confirme, au moins en partie, la pertinence.

Synthèse d'un entretien avec le responsable de Venttiromand :

- Date de création et de localisation de l'industrie dans la commune de Renens: L'industrie a été créée en avril 2003, elle n'a pas changé de localisation depuis sa création.
- Localisation à Renens: l'industrie se situe dans la zone industrielle du Chêne.
- Type d'industrie: Tôlerie et serrurerie en ventilation. Cette industrie produit donc des gaines en ventilation.
- Type de clients : Les clients sont aussi bien des entreprises que des particuliers.
- Raison du choix de Renens comme localisation: Ce sont des considérations économiques et non personnelles qui ont poussé le patron à faire ce choix.
 - Renens possède comme avantage d'être suffisamment éloignée des industries concurrentes, dont la principale se situe à Morges et une plus petite à Romanel-sur-Lausanne.
Pour le propriétaire de l'industrie, un regroupement avec la concurrence n'offrirait pas d'externalités positives, mais seulement des retombées négatives.
 - La proximité de l'autoroute, ce qui est pratique non seulement pour les clients, mais surtout pour les fournisseurs.
 - Une situation en ville, limitant le temps de déplacement des clients.
- Raison du choix de l'emplacement à Renens:
 - L'existence d'un espace disponible suffisant pour l'implantation de l'industrie; il a quand même fallu trouver des solutions dans l'aménagement des locaux - vides avant l'arrivée de l'entreprise - pour disposer d'un espace suffisant.
 - L'industrie se situe en ville, à proximité de résidences, mais elle est malgré tout localisée dans une zone industrielle ; ce qui est important, car cette industrie produit quelques nuisances sonores qui ne seraient pas désirables en zone résidentielle.
 - Il y a, devant l'industrie, un parking qui permet le déchargement rapide des matières premières livrées depuis la Suisse allemande par camions.
Le choix de localisation ne dépend donc ni de la proximité des rails, ni de la distance séparant l'industrie des fournisseurs de matières premières.
 - De nombreux chantiers sont en cours à proximité, à l'intérieur de la ville et dans sa bordure. Une situation en ville plutôt qu'à l'extérieur est avantageuse pour l'industrie, car le client cherchera à perdre un minimum de temps, préférant donc rester en ville qu'en sortir.
- Satisfaction du choix de localisation: Pour l'instant tout marche bien pour l'industrie, le patron est donc satisfait de son choix de localisation.

L'espace des services :

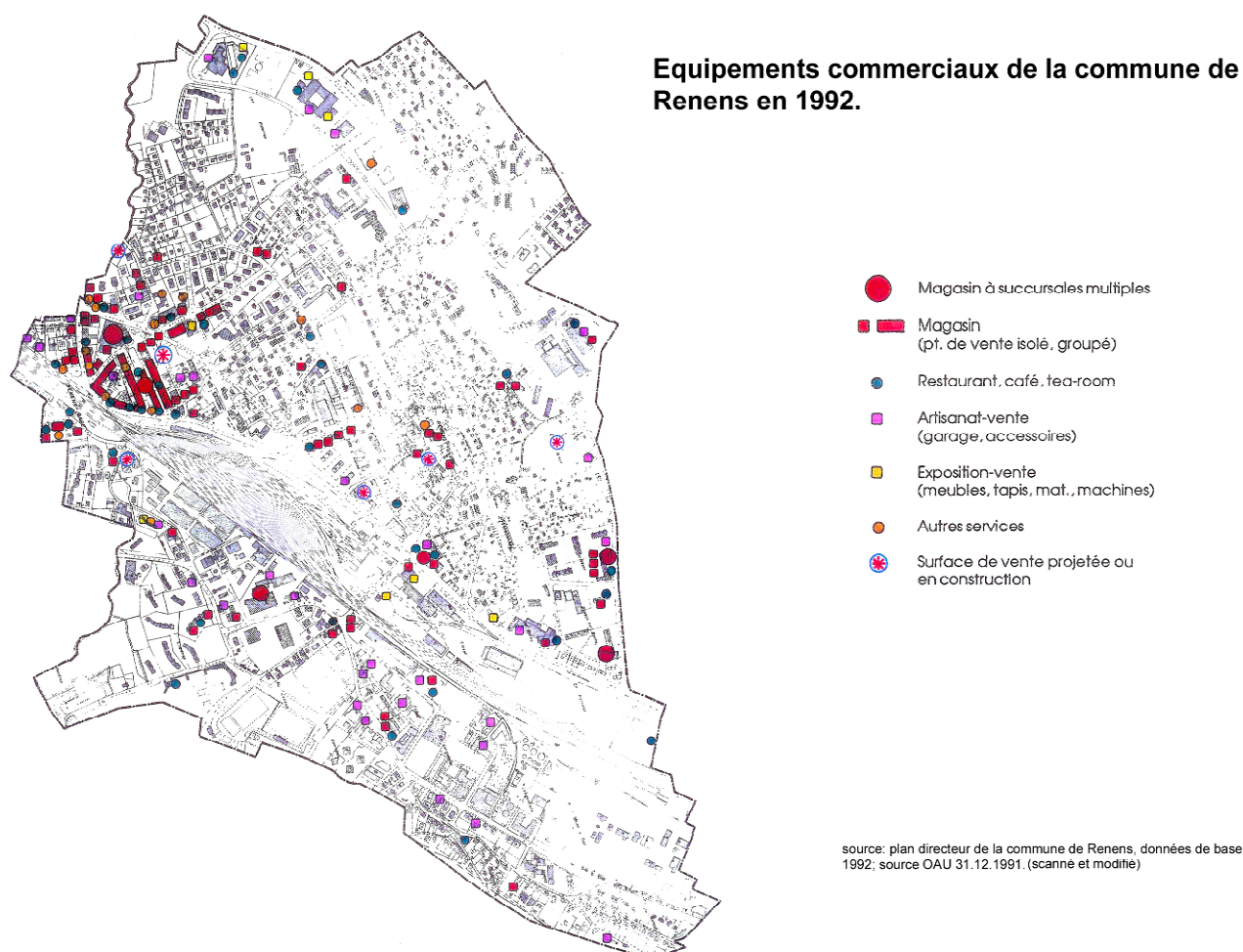


Figure 16

Cette carte (cf. figure 16) date un peu, étant donné qu'elle a plus d'une dizaine d'années; il est donc évident que la localisation des points n'est plus forcément la même. Mais cette carte reste valable en ce qui concerne la vision d'ensemble qu'elle offre. On observe:

- Une très forte concentration d'équipements commerciaux au centre-ville.
- Une répartition non uniforme sur le territoire et une localisation de la majeure partie des équipements aux abords d'une voie principale de communication.
- Une relativement faible concentration des divers équipements commerciaux dans des "centres" de quartier.

Presque tous les types de commerces sont présents à Renens, mais il en manque un certain nombre; notamment ceux nécessitant une grande aire d'attraction, soit par la rareté de leurs produits, soit par l'importante fréquentation que nécessite le grand éventail de leur offre.

Les seules véritables grandes surfaces présentes sur le territoire de la commune de Renens sont:

- Le Métropole Migros (rue Neuve), qui, en plus d'abriter le supermarché Migros, possède une galerie marchande où on trouve, entre autres, un Pick-Pay, un restaurant, une pharmacie.
- OBI (rue du Silo).

Renens couvre, sur le plan des équipements commerciaux, tous les besoins de première nécessité et tout ce qui est indispensable à une ville de 18'000 habitants.

Mais il en manque toutefois un certain nombre pour avoir une offre de qualité. En voici une liste non exhaustive:

- Absence de grandes surfaces spécialisées:
 - Une grande surface offrant des articles de sport; on trouve qu'un seul petit commerce spécialisé (et ce dernier se trouve être "hyperspécialisé"; son offre se résumant aux sports aquatiques).
 - S'il y a, aux environs de la rue Neuve, des boutiques de confection, on ne trouve pas de succursale d'une grande chaîne de magasins de vêtements.
 - Il n'y a pas non plus de grande surface spécialisée en électronique. Toutefois, certains petits commerces (plutôt haut de gamme), ainsi que la Migros vendent une palette restreinte d'articles d'électronique.

L'absence de ces derniers dévoile des contraintes qui ligotent la commune: d'une part la proximité de Lausanne qui par son statut et son nombre de magasins est attractive, car le futur acheteur peut être tenté d'aller là où se trouve le plus de choix, pour comparer les articles et les prix. De plus, Lausanne est, pour certains, un lieu de passage obligé entre le domicile et le travail, ce qui pourrait inciter à faire des achats sur le chemin.

D'autre part, les champs d'attraction de magasins de l'Ouest lausannois comme MMM Crissier, Coop Léman centre, Athléticum, Média Markt... agissent sur le territoire renanais. En effet, ces grandes surfaces offrent de nombreux avantages au consommateur, que le petit centre de Renens n'est pas en mesure d'offrir.

Ces avantages sont à la fois un choix très vaste qui permet de trouver aussi bien des articles courants que des articles spécialisés, une hyperconcentration de commerces qui réduit fortement le temps de déplacement d'un commerce à l'autre, la présence de parkings qui sont à la fois gratuits et adjacents aux magasins (ce qui limite très fortement la distance à parcourir entre le lieu d'achat et la voiture), ainsi que des commerces affichant souvent des prix avantageux (ceci étant dû à une concurrence accrue et à des économies d'échelle; c'est-à-dire à une baisse du prix de production de certains articles liée à une production de masse.).

Tous ces avantages font que la portée de cette zone industrielle de l'Ouest lausannois est très importante et donc que Renens se trouve en plein dans son aire de marché.

Toutefois ces magasins présentent des inconvénients:

- Ils sont plus éloignés du lieu de domicile des Renanais que le centre de Renens.
- Les transports publics sont relativement peu développés dans cette zone, ce qui contraint le consommateur à utiliser la voiture.
- Leur accès se fait par des axes encombrés aux heures de pointe.
- Ces magasins de zone industrielle sont souvent peu conviviaux.

Le poids des trois premiers points peut cependant être fortement relativisé, car nombre de consommateurs prennent leur voiture, quand ils en ont une, pour aller faire leurs achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaires. De plus, le centre-ville est lui aussi encombré par la circulation et, du moment que le trajet se fait en voiture, la différence de temps de parcours entre aller au centre-ville de Renens ou aller dans la zone industrielle devient faible.

Renens pourrait difficilement accueillir de telles grandes surfaces sur son territoire et encore moins au centre. En effet, les grandes surfaces et "malls" nécessitent un espace important pour la surface de vente, pour le stockage et le parking client. Or, l'espace est justement limité.

Mais le centre-ville de Renens et son centre commercial, présentent aussi certains attraits:

- Le centre commercial possède un parking gratuit (la première tranche horaire) sur le toit du bâtiment.
 - Le réseau des transports publics est bien développé (bus, train, métro).
 - Par sa proximité, il permet de faire des achats quotidiens.
 - Il offre malgré tout un choix relativement vaste.
 - Par sa localisation et sa situation, le centre commercial est un lieu convivial, un espace social où certains habitants vont très régulièrement, créent des liens avec d'autres habitués et joignent l'utile à l'agréable en restant dans le centre pour boire un café avec ces derniers.
 - Créer des liens sociaux dans les grands centres commerciaux de l'Ouest lausannois, se révèle probablement beaucoup plus difficile, malgré la présence de restaurants et cafés ; les clients sont probablement moins réguliers et ils vont dans ces commerces dans le but de faire leurs achats. De plus, le flux et le débit des clients est peu propice à la création de liens sociaux, qui peuvent se développer lorsqu'on rencontre souvent les mêmes personnes. Ces grands magasins tentent toutefois de se donner une âme en proposant diverses animations et expositions.
- Absence de boutiques de luxe ou de succursales de marques prestigieuses:

L'absence de ces dernières s'explique probablement par la taille de Renens et par la proximité de Lausanne et de son centre-ville où on trouve justement de tels commerces, ainsi que par le manque de touristes et l'image de banlieue que traîne Renens; image certainement néfaste à ces établissements. On trouve quand même quelques bijouteries, boutiques d'artisanat et galeries.

- Manque de lieux de divertissement:

Même si le nombre de restaurants et autres lieux de consommation est relativement important, la majeure partie des jeunes sortent le soir sur Lausanne.

Ceci s'explique par le manque de bars "jeunes" à Renens. Il y a aussi absence de cinéma, discothèque et autres lieux d'amusement de la jeunesse. Mais de tels équipements se créeraient probablement si une réelle demande était visible.

Une tentative d'explication de cette migration nocturne en direction de Lausanne est, comme pour les grandes surfaces, l'attrait de la grande ville et de la diversité de son offre, mais aussi les liens créés sur le lieu de travail ou d'étude avec des gens habitant Lausanne. En effet, une part importante des lieux de stage se trouve à Lausanne et les jeunes Renanais qui veulent faire de hautes études doivent aller au gymnase à Lausanne, vu qu'il n'y en a pas à Renens.

Il semble ainsi difficile pour des Renanais de faire venir des Lausannois pour passer la soirée en ville de Renens, alors que l'inverse semble naturel.

Cependant, le cas du bar le *Reflét des îles*, à Prilly, montre que la réalité réserve des surprises: ce dernier semble bien tourner, du moins le week-end, alors même qu'il est excentré par rapport à Lausanne.

L'absence de ces équipements commerciaux a certainement des retombées négatives pour Renens ; qu'elles touchent l'économie ou le développement. Cependant, il n'est pas possible de les mesurer avec les outils à disposition.

Les critères qui jouent un rôle dans le choix de localisation d'un service sont, dans l'ensemble, relativement semblables à ceux des industries, mais leur importance respective diverge parfois.

Le choix de localisation d'un service n'est pas le même selon qu'il nécessite le déplacement d'un client ou non, et selon le type d'activité.

Les critères principaux sont⁵:

- L'aire de marché; c'est-à-dire le nombre de clients potentiels.
- La présence de concurrence.
- La proximité de voies de communications.
- L'accessibilité.
- Le marché du travail.
- La présence de services identiques ou complémentaires, qui offre des externalités.
- Les informations dont dispose le décideur et parfois ses motivations personnelles.

Mais il existe d'autres critères qui affectent beaucoup plus les services que les industries:

- L'image et la réputation du lieu d'implantation.
- La centralité.

Renens présente aujourd'hui un certain nombre de qualités intéressantes pour les services:

- La volonté des pouvoirs publics de créer des zones mixtes plutôt qu'industrielles est bénéfique à certains services qui peuvent ainsi profiter de la proximité de clients potentiels au lieu d'être cloisonné, mais aussi tirer parti d'une augmentation de la qualité de l'espace extérieur.
- Une amélioration prévisible de l'image de Renens - perdant progressivement son étiquette de banlieue industrielle - sera profitable à certains services.
- L'existence de petites zones industrielles, comme la zone industrielle des Baumettes, où on trouve de grandes entreprises tertiaires et un bâtiment où divers commerces et industries se regroupent.
- La proximité de Lausanne et la densité du réseau de voies de communication.
- Les dernières constructions d'habitations amènent de nouveaux clients potentiels sont donc favorables à l'augmentation du nombre de services.
- Existence de friches industrielles qui sont parfois propices à l'établissement de services remplaçant les industries.
- La création de nouveaux pôles de quartier.

⁵ Inspiré de Mérenne-Schoumaker B., *La localisation des services*, 1996.

Comme cela a déjà été fait dans le cas de l'industrie, il s'agit maintenant de confronter la théorie à la réalité. Voici les synthèses d'entretien avec les propriétaires de deux commerces :

Bauer Renens SA:

- Date de création et de localisation du service dans la commune de Renens: L'entreprise a été créée au milieu des années 1950 et a gardé la même localisation depuis ce jour.
- Localisation à Renens: au centre-ville, sur la rue de Crissier.
- Type de service: Cette entreprise vend du matériel de bureautique, des articles de papeterie et de librairie. Elle est en plus spécialisée dans la vente de livres et de cartes de montagne et de randonnée.
Les clients sont des particuliers comme des entreprises. Dans la majorité des cas la vente aux particuliers se fait par l'intermédiaire du magasin, tandis que la vente aux entreprises se fait par commande (mail, téléphone, fax) et le service assure la livraison et la promotion d'articles chez le client.
- Raison du choix de Renens comme localisation: La personne ayant créé le magasin possédait déjà un magasin de tabac à Renens.
- Satisfaction de l'emplacement: La localisation n'est plus très bonne, et ce ni à l'échelle de la région, ni à l'échelle de la commune.
- Avantages liés à la localisation: Lors de la création de l'entreprise la localisation du commerce au centre, près de la gare, s'avérait intéressante, car Renens était alors en pleine expansion. Aujourd'hui, la localisation ne semble plus si avantageuse, malgré un bassin de population important et la présence de nombreuses entreprises et industries; ce sont plus les inconvénients que les avantages qui ressortent d'une telle localisation.
- Inconvénients liés à la localisation:
 - Le changement des caractéristiques sociales des habitants et du profil commercial du centre-ville: la population étrangère ne s'intéresse pas à ce qu'offre ce service et crée plutôt ses propres commerces. Le profil commercial du centre de Renens a changé depuis une dizaine d'années et est moins intéressant pour une partie de la population indigène qui était autrefois cliente de commerces qui n'existent plus au centre (de nombreux commerces ont cessé leur activité par manque de rentabilité, par manque de relève ou parce qu'ils ont fait l'objet de rachats – notamment en ce qui concerne les banques qui existaient au centre). Dans la population, il y a « une petite bourgeoisie » qui assurait un certain revenu au magasin et qui, maintenant qu'elle ne trouve plus le type de commerces qu'elle recherche, ni une variété suffisante, se sent exclue et marginalisée par la population étrangère, ce qui l'incite à aller faire ses achats non plus au centre de Renens, mais à Morges.
 - Des problèmes liés à la circulation: autrefois la circulation faisait une sorte de boucle autour du centre de Renens, mais aujourd'hui ce n'est plus le cas, car la circulation a été partiellement instaurée dans les deux sens et ce probablement pour satisfaire une demande de la part des TL. Mais cette circulation dans les deux sens crée des embouteillages qui encombrant le centre-ville aux heures de pointe. Le commerce en est lésé, car les clients préfèrent aller plus loin plutôt qu'être bloqués.
De plus, il y a un manque de places de parc à proximité du magasin et la police se montre sévère à l'égard des contrevenants.
 - La concurrence des grands centres commerciaux de l'Ouest lausannois (Média Markt, Léman centre, MMM Crissier,...): ces derniers offrent quasiment tout

l'assortiment que propose le commerce et sont plus attractifs par la diversité des articles et des services qu'ils proposent. Ils contiennent dans leurs murs presque tout ce qu'offre un centre-ville.

- La concurrence de grandes entreprises en fournitures de papeterie, librairie et bureautique localisées en Suisse allemande: la concentration d'industries et d'entreprises de type tertiaire sur le territoire renanais et dans les communes avoisinantes est un marché intéressant même pour des entreprises de fourniture localisées ailleurs en Suisse. Ces dernières cherchent à conquérir des parts de marché en venant démarcher et faire de la publicité auprès des entreprises et industries de la région.
- Pourquoi, suite à ce constat, le service est-il toujours localisé à Renens? Le commerce est pour l'instant toujours lié à un bail d'une durée de 5 ans et il n'y a pas eu de réelle opportunité concernant une autre localisation. De plus, déménager nécessite une mise de fond considérable, car à cette occasion une grande part du mobilier doit être changée n'étant plus adaptée aux nouveaux locaux.
D'autre part, le commerce a acquis une certaine renommée dans la région et est en quelque sorte lié à Renens comme son nom l'indique (« Bauer Renens SA »).
En attendant, le commerce essaie de garder son chiffre d'affaire grâce à une relative spécialisation, à une fidélité de la part de certains clients, à une attention particulière aux désirs des clients et aux déplacements chez les entreprises clientes.
Pour le futur, deux possibilités s'offrent au commerce si la situation continue à se dégrader:
 - Un changement d'orientation de l'entreprise: elle cesserait d'avoir un point de vente et se contenterait d'un bureau et d'un lieu de dépôt, pour se focaliser sur la vente aux entreprises. Ce qui permettrait de réduire les frais liés au personnel, à la surface louée et permettrait aussi une plus grande mobilité, donc la possibilité d'agrandir l'aire de marché.
 - Une délocalisation de l'entreprise qui s'implanterait à Morges, qui offre sur sa rue piétonne du centre-ville un passage et une clientèle importante qui permettrait d'augmenter la rente de localisation, malgré une rente foncière plus élevée.

Delta Immo:

- Date de création et de localisation du service dans la commune de Renens: Depuis sa création en 1996, il est localisé à Renens. Pendant les 7 premières années, il se résumait à une salle d'exposition à la rue du Bugnon. Cette salle étant située au 4^{ème} étage et peu visible, les seuls clients étaient des particuliers démarchés par téléphone. Depuis une année, ce commerce se trouve à la rue de Lausanne, au rez-de-chaussée, et est passé du statut de salle d'exposition à celui de magasin avec vitrines.
- Localisation à Renens: Rue de Lausanne, au-dessus du carrefour avec la rue du Léman.
- Type de service: Vente de mobilier et d'articles de décoration et d'aménagement. Les articles sont plutôt luxueux.
- Raison du choix de Renens comme localisation: Les critères de choix étaient la superficie des locaux, le loyer, l'emplacement. Ce local, à Renens, correspondait à ces critères, mais la localisation aurait pu tout aussi bien être Crissier, ou une commune environnante
- Raison du choix de l'emplacement à Renens:
 - La présence de grandes vitrines.
 - Un loyer moins cher qu'au centre-ville.

- La route qui passe devant le commerce est très fréquentée.
- En dessus du magasin il y a un carrefour important; les véhicules s'arrêtent lorsque les feux sont rouges, ce qui augmente la probabilité que les gens remarquent le magasin et regardent la vitrine. Même si ces derniers n'entrent pas à ce moment dans le magasin, il arrive qu'ils reviennent un autre jour à cet effet.
- La proximité d'un arrêt de bus.
- La présence d'un fitness de l'autre côté de la route.
- Présence de places de parc tout près du magasin.
- Type de clientèle: Les clients proviennent non seulement de Renens, mais de toute la région. Le magasin bénéficie d'une aire de marché relativement vaste, car il vend des articles plutôt luxueux et d'un style particulier qu'on ne trouve pas ailleurs dans la région.
Contrairement aux idées reçues, le fait que Renens ait une population majoritairement étrangère et peu fortunée n'est pas un handicap pour ce type de commerce. En effet, contrairement à la population suisse qui, bien que souvent plus aisée, achète généralement des meubles relativement bon marché, la population étrangère et en particulier celle provenant des pays latins est souvent prête à acheter des meubles chers, même si elle a peu de moyens; il est fréquent que les achats se fassent à crédit, payés sous forme de mensualités.
- Satisfaction du choix de localisation: La propriétaire est satisfaite de son choix de localisation, et les affaires paraissent bien tourner.

Ces réflexions portant sur les industries et les services débouchent sur la question d'une action que mènerait la commune pour augmenter la qualité de vie de ses habitants, mais aussi pour être attractive aux yeux des entreprises.

Le marketing urbain :

Apparemment, Renens ne mène pas une véritable stratégie, ni une politique de marketing pour se faire connaître et vendre son image, afin d'attirer des entreprises et des institutions sur son territoire.

Cependant, Renens fait des efforts à divers niveaux qui ont comme résultat une certaine attractivité de la commune.

En premier lieu, la commune, au travers du plan directeur, essaie d'améliorer le cadre de vie qu'elle offre en transformant et en modernisant l'aménagement et la gestion de son territoire et des infrastructures. Et ce sur de nombreux plans; que cela concerne l'espace naturel, le bâti, les voies de communications... .

Un exemple de l'attractivité de Renens est la récente venue du siège mondial de la fédération internationale de tennis de table.

La commune de Renens a aussi fait des démarches d'une autre nature: une enquête a été menée auprès d'un échantillon de la population de Renens pour avoir son avis sur différents sujets et sur l'image qu'elle se fait de la commune.⁶

Outre l'action de la commune, une société privée mène une action de marketing: il s'agit de la SICOL (société industrielle et commerciale de l'Ouest lausannois). Elle compte 400

⁶ Voir chapitre 8, partie II.

membres issus des communes de l'Ouest lausannois, soit Renens, Chavannes, Ecublens, Crissier, Bussigny, S^t-Sulpice et Villars-S^{te}-Croix.

« Elle a pour objectif essentiel de favoriser la promotion économique de notre région et de représenter et défendre les intérêts de ses membres auprès des autorités communales et régionales. »⁷

6.2. Migration : ville dortoir ou centre de travail ?

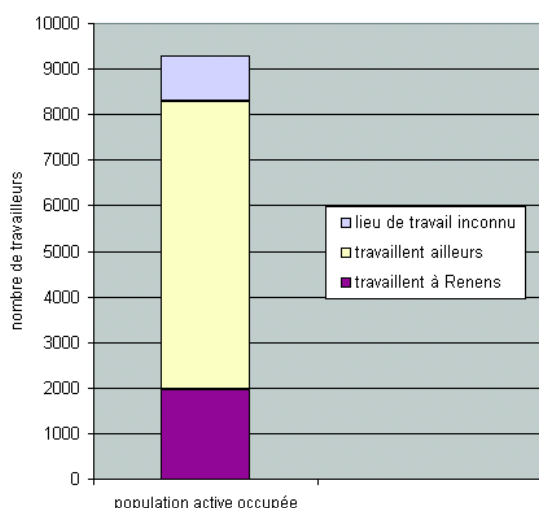
Connaître les flux pendulaires permet de mieux cerner qui sont les usagers de la ville, de ses entreprises et réseaux de communication. Une ville qui emploie ses habitants et une ville qui n'offre pas de travail n'auront pas les mêmes prestations, ni les mêmes difficultés.

Dans la population de la commune de Renens, le nombre d'actifs occupés (sans la population active sans emploi) s'élève, en 2000, à 9293 personnes. Parmi ceux-ci, seul 1962 habitants travaillent sur le territoire communal (c'est à dire 21% de la population renanaise active occupée). Les autres travaillant principalement à Lausanne et dans les communes environnantes.

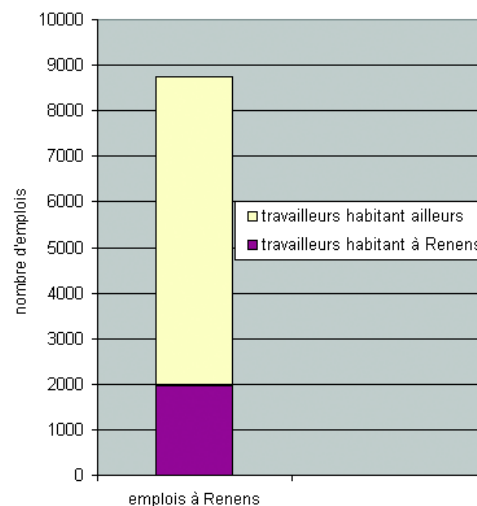
Le nombre d'employés à Renens en 2000 s'élève à 8748 (les 171 frontaliers ne sont pas compris). Les travailleurs habitant à Renens occupent 1962 emplois soit 22% des emplois sur la commune.

La population non active de Renens comprend 1077 étudiants en 2000. La quasi-totalité de ces derniers quittent la commune pendant la journée pour aller étudier ailleurs. Ceci est dû en partie à l'absence d'infrastructures pour les hautes études sur le territoire renanais.⁸

Lieu de travail de la population active occupée de Renens, en 2000.



Provenance des travailleurs occupant les emplois à Renens, en 2000.



source: données statistiques SCRIS, OFS/Recensement fédéral de la population, 2000

Figure 17

⁷ Sur le site web de la commune de Renens: http://www.renens.ch/dev/pres_ren/index.html

⁸ Source des données statistiques: statistiques SCRIS, OFS/Recensement fédéral de la population, 2000.

Si l'on considère uniquement les pendulaires, le nombre d'actifs renanais travaillant dans la commune se réduit encore. Renens mis à part, les principales destinations des pendulaires renanais (cf. figure 18) sont Lausanne tout d'abord, suivie de Crissier, Ecublens, Bussigny, Prilly, Morges et Chavannes et le Mont-sur-Lausanne. Ainsi, hormis Lausanne et Morges (dont la taille joue un rôle important), les premières destinations des pendulaires sont les communes de l'Ouest lausannois. La présence du Mont-sur-Lausanne, plus inattendue, s'explique certainement par l'attractivité de sa zone industrielle.

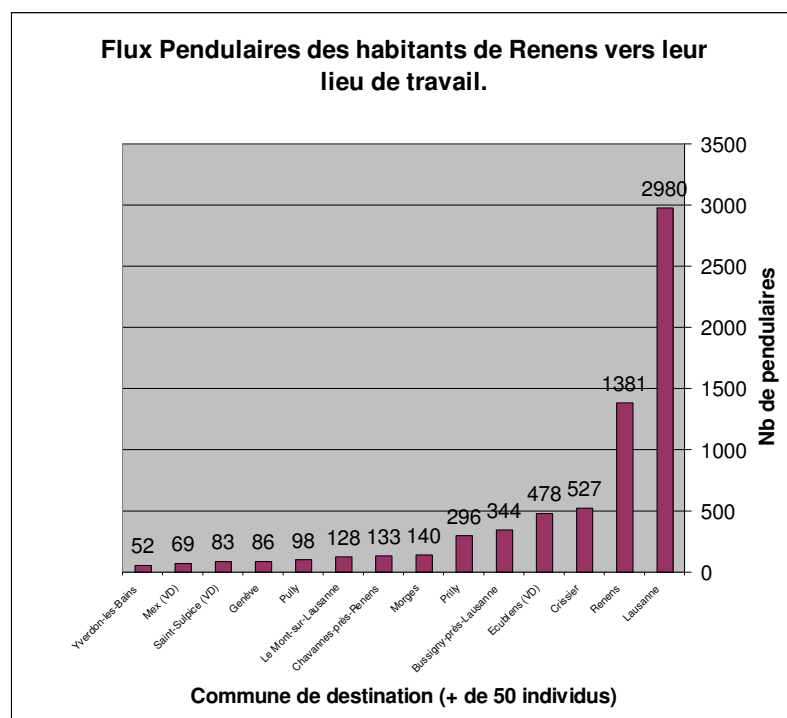


Figure 18 : Source : données statistiques, OFS, recensement fédéral 2000. (Subilia, 2007 : 8)

La majeure partie de la population active occupée quitte ainsi Renens la journée pour n'y revenir qu'après le travail. Ceci pourrait amener à considérer que Renens est une ville dortoir. Mais un grand nombre d'habitants de communes avoisinantes viennent à Renens pour travailler et repartent le soir, ce qui pourrait conduire à la conclusion inverse: Renens est un centre de travail.

Ainsi, Renens n'est ni un centre de travail, ni une ville dortoir, mais possède des caractéristiques appartenant aux deux.

Les remarques qu'on peut faire à partir de la figure 17 sont, en premier lieu, que le nombre de personnes quittant Renens pendant la journée est proche de celui des personnes entrant dans la commune, car le nombre d'emplois sur territoire renanais n'est que faiblement inférieur à la population active occupée de la commune (c'est-à-dire les travailleurs qui pourraient théoriquement occuper ces emplois). En second lieu, on constate qu'à Renens le nombre d'emplois occupés par la population autochtone est faible (inférieur à un quart).

Y a-t-il une explication au fait que la population de Renens va travailler ailleurs alors qu'elle pourrait travailler dans la commune où elle réside? L'explication n'apparaît pas à première vue. Cependant, elle doit avoir quelques liens avec la relative spécialisation de Renens dans certains domaines. De plus, il est probable que la frontière communale n'est

qu'une limite administrative qui n'est pas réellement prise en compte par les pendulaires ; la proximité entre le lieu de domicile et le lieu de travail jouant, par exemple, un plus grand rôle que le fait de passer d'une commune à l'autre.

Ces flux de personnes ont des conséquences pour Renens, notamment en engendrant plus de déplacements, donc plus de problèmes liés à la circulation. Problèmes contre lesquels la Municipalité tente déjà de lutter en regroupant les habitations et les lieux de travail dans les mêmes quartiers (mixité).

6.3. L'espace public et résidentiel

Ces deux espaces, complètent l'espace des activités économiques dans le panorama des infrastructures et lieux utilisés au quotidien par les habitants de la ville.

Le bâti administratif et public:

Les équipements publics sont relativement bien répartis sur le territoire, bien que la majorité de ces derniers soient du côté nord des voies de chemins de fers. Par contre, le bâti administratif se regroupe principalement au centre-ville, notamment sur la rue de Lausanne.

Renens possède tout le bâti administratif nécessaire. La ville est entièrement indépendante sur ce plan. Les seules infrastructures manquantes par rapport à une grande ville, sont certains équipements cantonaux et fédéraux, comme un tribunal, un gymnase, des hautes-écoles.

Ces absences sont dues à deux facteurs: le premier est le rang de la ville; par le fait que Renens n'est pas le chef-lieu du canton et que sa seule taille n'est pas suffisante pour accueillir certaines infrastructures nécessitant un vaste bassin de population, une partie des équipements est absente dans la commune de Renens.

Le second facteur est la proximité du chef-lieu, Lausanne, qui possède tout l'équipement nécessaire pour lui-même et la périphérie.

Certaines infrastructures n'ont donc peut-être pas besoin d'être présentes à la fois à Lausanne et à Renens; c'est une explication possible de l'absence à l'heure actuelle d'un gymnase à Renens.

Si Renens n'a pas une taille suffisante pour jouer le rôle d'une grande ville au niveau fédéral, voire même cantonal, son rôle dans la région est primordial, car elle est suffisamment développée et organisée pour servir de "sous-centre régional" pour l'Ouest lausannois ; elle gère notamment une partie de l'administration de communes avoisinantes.

Les espaces de détente et de rencontre :

Les trois places principales sont:

- La place de la Gare.
- La place du Marché.
- La place du Village.

Les deux dernières jouent un rôle particulièrement important dans la vie sociale de Renens. Ce sont des espaces d'animation - entièrement piétonniers pour la place du

Marché et partiellement pour celle du Village - qui accueillent diverses manifestations ainsi qu'un marché.

La place du Marché est la plus fréquentée et ce, grâce à la situation dont elle bénéficie (position centrale, lieu de passage) et à son aménagement qui permet à la fois de rencontrer des gens et de s'asseoir un moment. Cette place sert aussi de place de jeux aux enfants du quartier.

Prochainement, la place du Marché et la place de la Gare seront tout ou en partie remodelées pour répondre à de nouveaux besoins et mieux jouer leur rôle central.

Il existe encore deux autres places secondaires: celle de l'Hôtel de Ville, liée aux équipements administratifs et celle du collège du Léman.

Hormis les places, la ville possède de nombreux espaces conviviaux, de détente et de loisirs: les terrains de sport du Censuy et de Verdeaux, le tennis des Baumettes, la piscine, ainsi que la zone de la patinoire de Malley, à cheval entre Prilly et Renens.

Par ces aménagements urbains et la mise en valeur d'espaces verts, sous forme de bois et de parcs publics, la commune veut donner à ses habitants un espace extérieur et un cadre de vie de qualité, ainsi qu'animer les centres de quartier et favoriser les contacts sociaux. Les plans de quartiers permettent, lors de réaménagements du territoire, de créer ce type d'espace là où il n'y en a pas encore ; une partie de ces espaces est, par ailleurs, construite sur des parcelles privées (cf. exemple de l'étang et de la place de jeux d'En Broye).

L'espace résidentiel:

La grande majorité des habitations unifamiliales (y compris les maisons mitoyennes) se situent sur trois lambeaux de terrains:

- La zone Nord-Est de la commune, au nord de la rue de Cossonay, Baumettes-dessus et Sur-la-Croix.
- La zone passant au-dessus du terrain de sport de Verdeaux, au-dessus du Village, jusqu'En Florissant.
- La zone tout au Sud de Renens, sur les pentes de la moraine.

Ainsi, les zones d'habitations individuelles sont bien situées sur les zones de villas du PGA de 1947, mais la superficie qu'elles recouvrent dans la réalité est plus faible que celle du plan.



Photo 3 : Villas situées à proximité du Village

Il est probable qu'avec le temps, la portion de territoire dévolue aux habitations individuelles continue de diminuer pour céder la place à des habitations collectives. Mais cette densification doit se faire de manière réfléchie, car elle n'est pas sans conséquences pour le quartier où elle a lieu: elle entraîne d'une part la réduction de l'espace extérieur et augmente d'autre part la demande en infrastructures diverses, ainsi que les besoins concernant les moyens de locomotion qu'ils soient publics ou privés: augmentation du flux de voitures et de la demande en places de parc, accès aisé aux transports publics.

Le choix de la commune de résidence n'est pas toujours libre; il est en effet parfois contraint par des raisons professionnelles, par des traditions ou des biens familiaux, par des raisons administratives (pour les réfugiés),... . Dans les autres cas, le choix de localisation dépend de critères rationnels mais aussi affectifs ou subjectifs.

Les critères principaux sont⁹ :

- Les facteurs économiques :
 - Le prix du loyer.
 - Le taux d'imposition.
- La distance du lieu de travail.
- La proximité d'un centre.
- La présence de famille ou d'amis.
- L'existence de logements disponibles ou la possibilité d'achat de terrains constructibles.
- La qualité du cadre de vie :
 - L'accessibilité et les transports.
 - Les espaces verts.
 - La beauté de l'espace extérieur et du bâti.
 - La qualité des services publics.
 - La proximité de services.
 - L'absence de nuisances (bruit, pollution, odeurs).
 - Le sentiment de sécurité.
 - L'environnement social (niveau social, origine).
- La représentation que l'on a du lieu, les a priori, l'imaginaire.

Il est évident que résider à Renens n'offre pas les mêmes avantages et ne pose pas les mêmes problèmes selon l'âge, l'origine, le niveau socio-économique.

Mais les avantages suivants sont valables pour toute personne choisissant de s'établir à Renens, mais peut-être à des degrés différents :

- La proximité du chef-lieu du canton, qui est en même temps le centre de l'agglomération dont fait partie Renens.
- La proximité de la zone industrielle de l'Ouest lausannois.
- La présence de nombreuses voies de communication pour les voitures comme pour les transports publics créant un réseau relativement dense tant à l'échelle de la ville que du district ou du canton : routes reliant Renens à Lausanne, routes cantonales, proximité de jonctions autoroutières, lignes des bus lausannois, métro M1, et train.
- L'effort de la commune pour dynamiser la vie de la commune et créer des espaces sociaux.
- La richesse de la vie communautaire liée au caractère multiculturel de la ville.

⁹ Il s'agit de critères et de remarques personnels.

- La présence de nombreux commerces et restaurants provenant des quatre coins du monde.
- L'évolution de la commune qui tend à une amélioration de la qualité du cadre de vie ; tant au niveau de l'accès, que des espaces verts, que des espaces sociaux ou des services de proximité.
- La proximité du lac et de forêts.
- Un service public bien développé.
- La situation de Renens au cœur d'un bassin d'emploi important, ce qui augmente la probabilité que le lieu de travail soit peu éloigné du lieu d'habitat.
- La présence de nombreuses installations sportives à Renens et à proximité (Malley).
- Une offre culturelle assez riche: le cinéma de Malley qui se trouve en bordure du territoire communal, théâtres, animations et événements, ainsi que toute une vie associative.
- Une recherche de logement légèrement moins ardue qu'à Lausanne.

Les désavantages sont:

- Un sentiment d'insécurité.
- Une image de banlieue industrielle.
- Un loyer pas beaucoup moins cher qu'à Lausanne, malgré une position un petit peu excentrée.
- L'existence de zones industrielles et la cohabitation malvenue d'habitations avec certaines industries.
- Un centre-ville relativement peu attractif, comparativement à celui de Lausanne ou de Morges.

Le choix de localisation de résidence à Renens est donc tout-à-fait justifié. Une fois les a priori vaincus, habiter à Renens semble être la plupart du temps agréable, malgré quelques petits inconvénients liés à sa situation légèrement excentrée - des impressions et représentations qui seront discutées plus avant dans la partie suivante.

6. Les habitants: données socio-démographiques et origines

Renens doit probablement à la genèse de son développement la diversité de sa population et une orientation professionnelle relativement marquée. En effet, comme nous l'avons déjà vu, la population a augmenté très fortement entre env. 1900 et 1970. Cette population était notamment composée de nombreux travailleurs étrangers ayant une activité dans le secteur secondaire.

De 1970 à aujourd'hui, le paysage industriel a changé et la population immigrée n'est plus composée principalement de saisonniers mais aussi de réfugiés. La diversité des lieux de provenance ainsi que les constants mouvements de la population (il y a de nombreuses arrivées, mais aussi de nombreux départs) offrent à Renens une richesse culturelle et la rendent dynamique sur le plan démographique.

6.1. Les classes d'âge

La tranche d'âge la plus représentée dans la population renanaise va environ de 20 à 45 ans. Les classes d'âge entre 0 et 60 ans contiennent respectivement plus de personnes que celles après 60 ans où le nombre de personnes par classe d'âge décline avec le nombre d'années; ce qui va dans le sens de l'évolution naturelle.

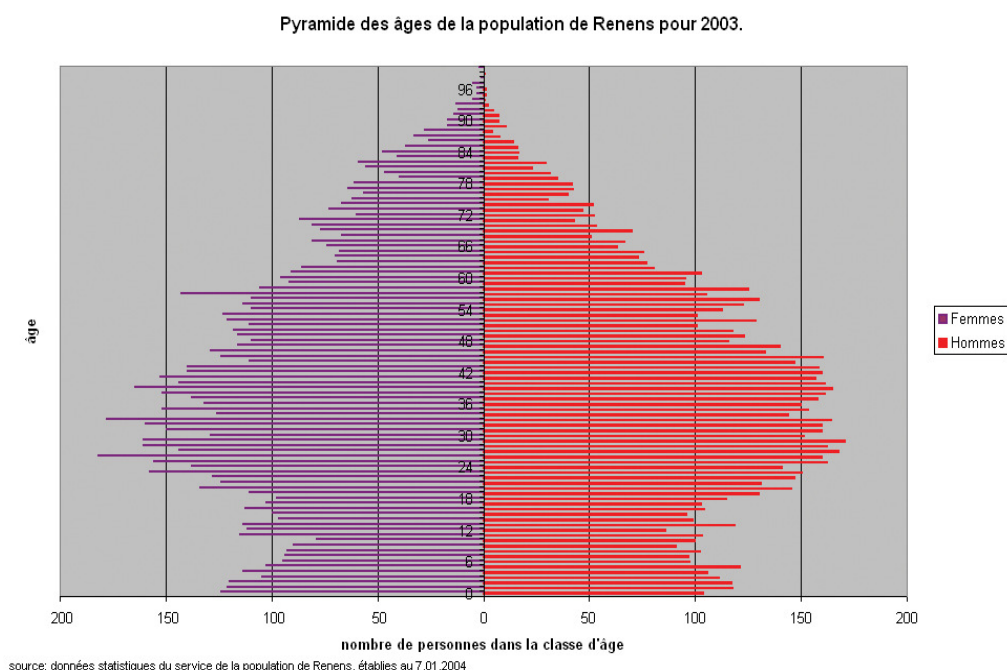


Figure 19

La forme de cette pyramide des âges (cf. figure 19) n'est pas celle d'une société ancienne (en forme de triangle), car la population jeune n'est pas assez nombreuse. En fait, la forme correspond à celle de la majorité des pays industrialisés qui voient la longévité de leur population augmenter (la technologie et les conditions de vie de ces sociétés permettant de vivre toujours plus longtemps), mais qui, pour des raisons socio-économiques, voient la natalité diminuer, ce qui conduit à un vieillissement général de la population.

Cependant, la situation à Renens ne semble pas aujourd'hui problématique, car c'est la population ayant l'âge d'être en activité qui est la plus nombreuse. Mais la situation pourrait devenir inquiétante si la natalité n'augmente pas, car le graphique prendrait d'ici

quelques années une forme de champignon, ce qui impliquerait qu'il y aurait une population active peu nombreuse devant "nourrir" une population retraitée importante. L'évolution démographique doit donc être surveillée.

La situation, telle qu'elle est présentée au travers de la seconde pyramide des âges (cf. figure 20), est beaucoup plus alarmante pour la commune. En effet, la pyramide des âges montre que sans la population étrangère la plus grande partie de la population jeune et active serait absente et que la population âgée serait surnuméraire. Ainsi, pour la commune de Renens où la population étrangère est de 53%, l'accueil de population étrangère n'est pas seulement un acte altruiste, mais répond à une réelle nécessité, car sans elle la situation économique et sociale de Renens se dégraderait, par manque de population jeune ou active.

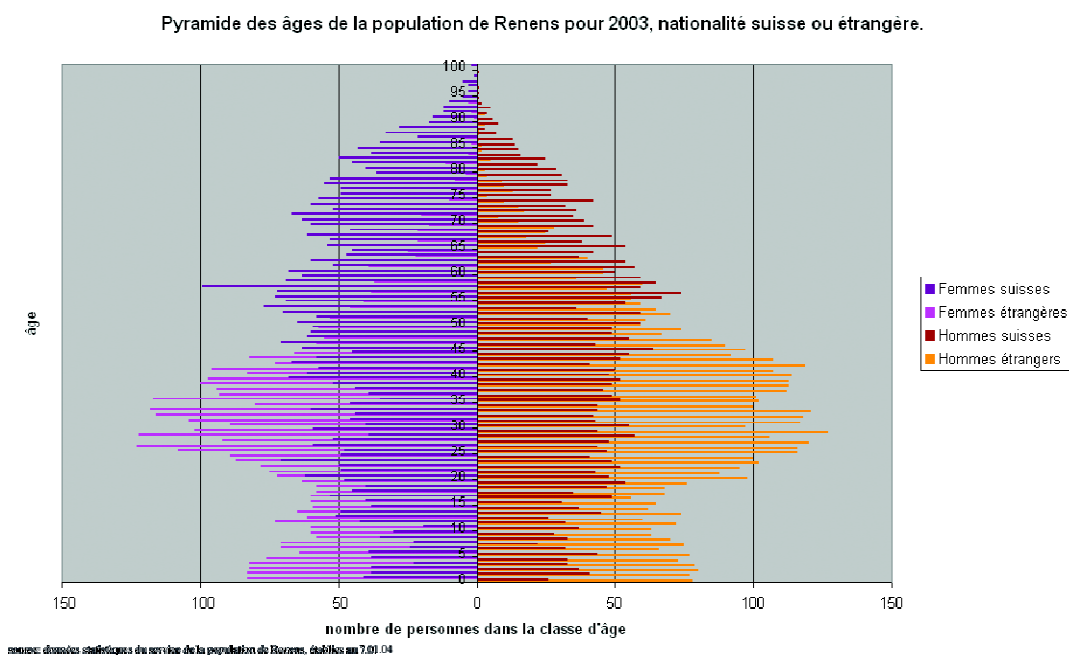


Figure 20

6.2. Situation professionnelle

En 2000, la population de Renens est constituée de 54,2% d'actifs, parmi lesquels près de 6.9% est sans emploi. Ainsi, sur le total des habitants il y a 3.7 % de sans emplois.

Pour la comparaison, le district de Lausanne obtient pour 2000 les résultats suivants: 52.2% d'actifs, 6.8 % de sans emplois parmi les actifs et 3.5% de sans emplois au total. Ainsi, la proportion d'actifs est légèrement plus élevée à Renens que dans le district de Lausanne, mais le taux de sans emplois l'est aussi.¹⁰

Quant aux secteurs d'activités (cf. figure 21), le secteur tertiaire produit près du $\frac{3}{4}$ des emplois, le secondaire $\frac{1}{4}$ et le primaire moins de 2%, mais la répartition de la population par secteurs n'est pas la même pour les Suisses et les étrangers: la différence principale étant une représentation plus importante dans le secteur secondaire de la population étrangère que de la population suisse, et l'inverse pour le secteur tertiaire.¹¹

¹⁰ Source des données: SCRIS, OFS / Recensement général de la population, Renens, 2000.

Idem pour le district de Lausanne.

¹¹ Source des données: SCRIS, OFS / Recensement général de la population, Renens, 2000.

Idem pour le district de Lausanne.

Cette différence pourrait être expliquée par le fait que si la langue n'est pas maîtrisée, il est peut-être plus facile de travailler dans le secondaire que dans le tertiaire. De plus, il se pourrait que le secteur secondaire embauche plus facilement des travailleurs non qualifiés que le tertiaire.

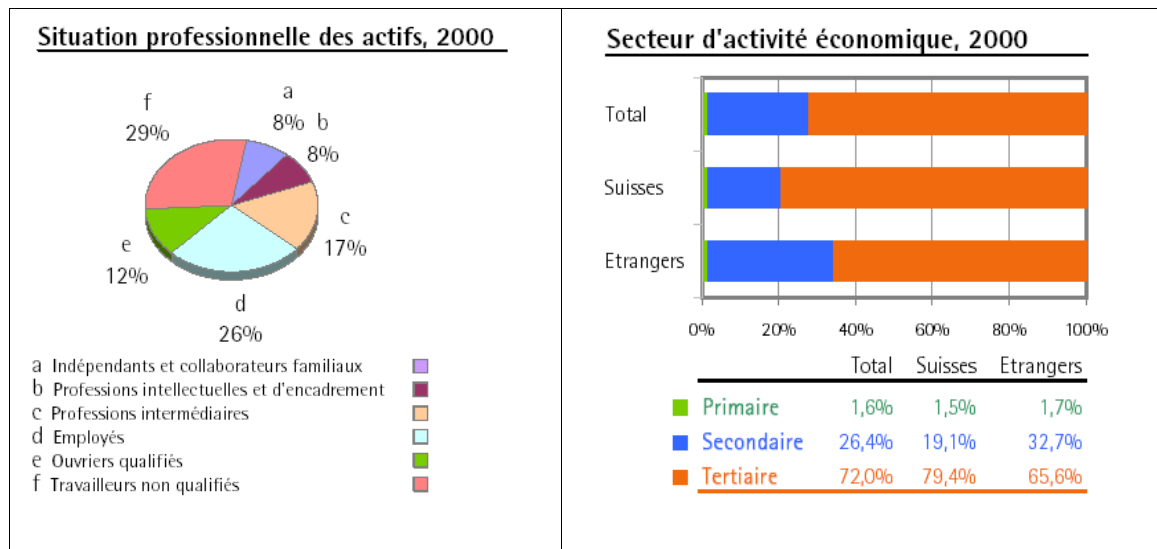


Figure 21 : Source: SCRIS, OFS / Recensement général de la population, Renens, 2000

Le graphique de la situation des actifs en 2000 (cf. figure 22) indique que les situations « Indépendants et collaborateurs familiaux » et « Professions intellectuelles et d'encadrement », sont sous-représentées à Renens.

La situation professionnelle la plus représentée à Renens est celle des « travailleurs non qualifiés », suivie des « employés » et des « professions intermédiaires ».

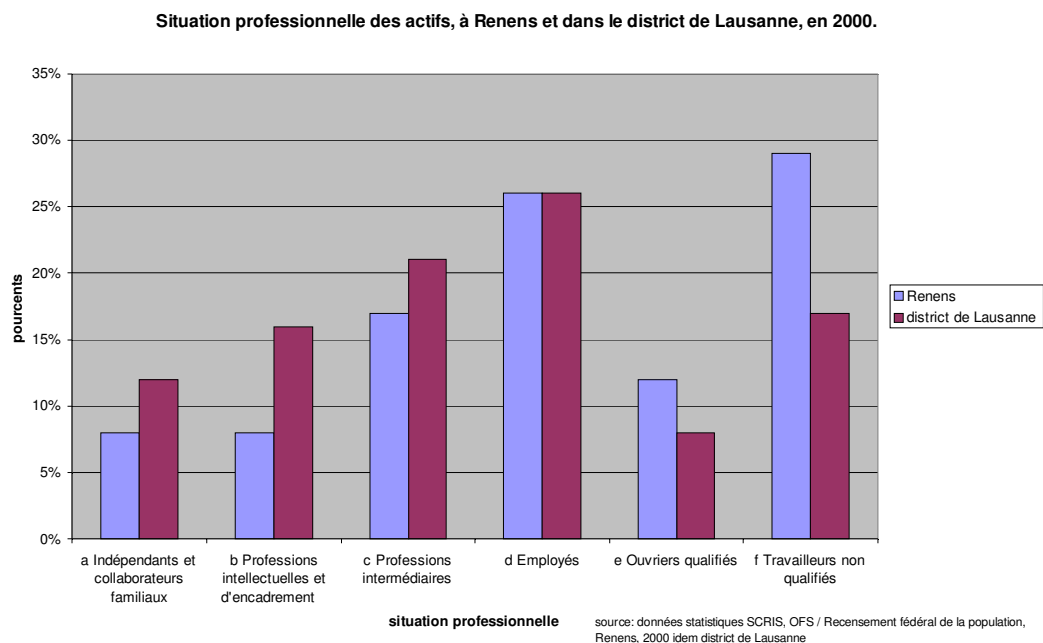


Figure 22

Le pourcentage de travailleurs non qualifiés et d'ouvriers qualifiés est beaucoup plus élevé à Renens que dans le district de Lausanne en général. Cette proportion particulièrement importante de travailleurs non qualifiés est probablement, à nouveau, liée au fait que la population étrangère est majoritaire à Renens, ainsi qu'à l'histoire du développement industriel de Renens.

En effet, jusque dans les années 70, très approximativement, la population étrangère était composée de travailleurs venus chercher de l'emploi dans le secteur secondaire. Mais leur situation s'est détériorée avec la crise économique et nombre d'entre eux sont rentrés dans leur pays d'origine (principalement l'Italie et l'Espagne). Par la suite, de nouveaux immigrants sont arrivés en Suisse, et ce plus tellement en tant que travailleurs saisonniers, mais plutôt en tant que requérants d'asile. Ces nouveaux immigrants proviennent de toutes sortes d'horizons; de l'Europe de l'Est comme du bout du monde. Renens a ainsi accueilli et continue d'accueillir des immigrants d'origines très diverses.

6.3. Les origines ethniques

En 2003, Renens recensait 17'643 habitants (sans compter 868 personnes « dont la situation n'a pas encore fait l'objet d'une décision du Registre central des étrangers à Berne »). Parmi ses habitants, Renens compte 8'293 suisses et 9'350 étrangers; c'est-à-dire une proportion de 53% d'étrangers. Parmi les 10'218 étrangers (en comptant les étrangers comptabilisés comme habitants, ainsi que ceux dont la situation est incertaine), on trouve 119 nationalités différentes.¹²

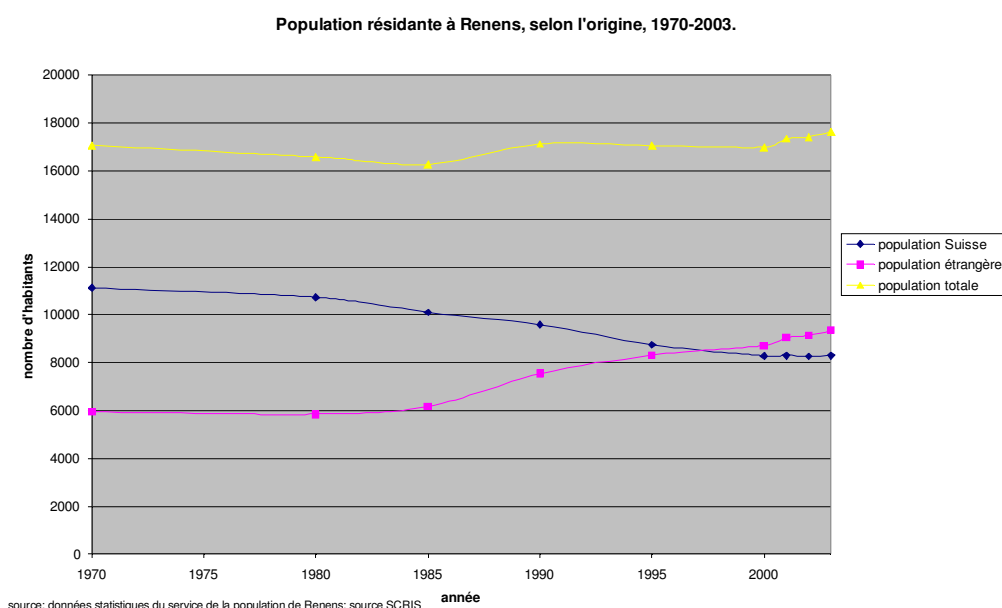


Figure 23

Si depuis 1985 la population de Renens n'a pas fortement baissé, alors même que la population suisse a fortement diminué, c'est grâce à la constante augmentation de la population étrangère (cf. figure 23). La proportion d'étrangers a franchi les 50% dans les années 2000 (cf. figure 24) pour atteindre 53% en 2003. Et il est peu probable que le mouvement s'inverse ces prochaines années.

¹² Données statistiques du service de la population de Renens, 2003.

Toutefois, depuis 2000, en plus de l'apport supplémentaire de population étrangère, la population suisse de Renens s'est stabilisée. Cela a pour effet une reprise de la croissance de la population de Renens.

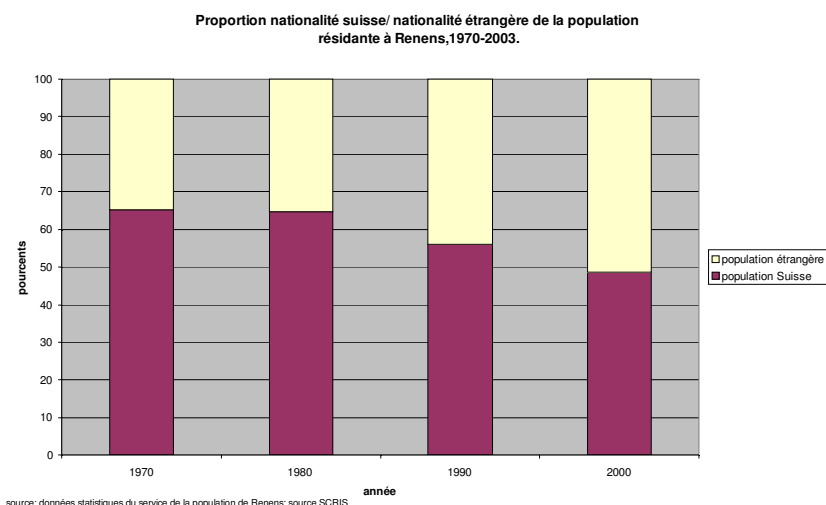


Figure 24

La plus grande partie de la population étrangère (env. 70%) possède un permis C (cf. figure 25). Cette catégorie va très probablement résider en Suisse pour de nombreuses années ou à vie. Il faut noter que les possesseurs de permis C ont souvent été auparavant titulaires d'autres permis; ce qui explique une telle proportion.

Par contre, les env. 30% restant (permis B, F, L, N), qui constituent quand même env. 15% de la population totale de Renens, sont dans une situation incertaine et sont susceptibles de devoir quitter le territoire suisse. Il est toutefois évident que la précarité de la situation d'un titulaire de permis B n'est pas comparable à celle d'un porteur de permis F.

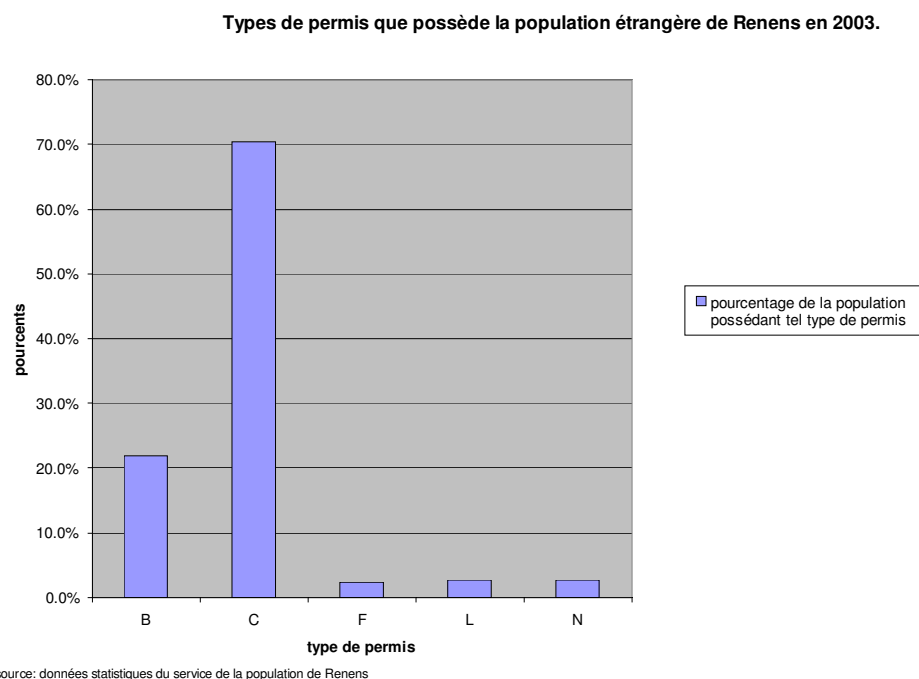


Figure 25

Types de permis:

- Permis B: permis de séjour d'une durée supérieure à 1 an; il s'agit de personnes dont le séjour n'est pas définitif.
- Permis C: permis d'établissement; permis obtenu par des personnes en Suisse depuis plus de 5 ou 10 ans, selon la provenance, et dont le centre d'intérêt est en Suisse. Les titulaires de ce permis bénéficient à quelques exceptions près des mêmes droits que les suisses.
- Permis F: admission provisoire; personnes entrées en Suisse sans statut défini qui ne bénéficient ni d'un droit d'asile ni permis B.
- Permis L: permis de courte durée; ces permis sont déterminés par la durée d'un contrat établi par un employeur ou sont délivrés à un étudiant venant suivre 1 semestre de cours ou à une personne venant suivre un traitement médical d'une durée inférieure à 1 ans.
- Permis N: requérant d'asile.

Dans les statistiques du service de la population de Renens (cf. figure 26), parmi les origines possibles, sont mentionnés la Yougoslavie, la Serbie et Monténégro et la Bosnie-Herzégovine.

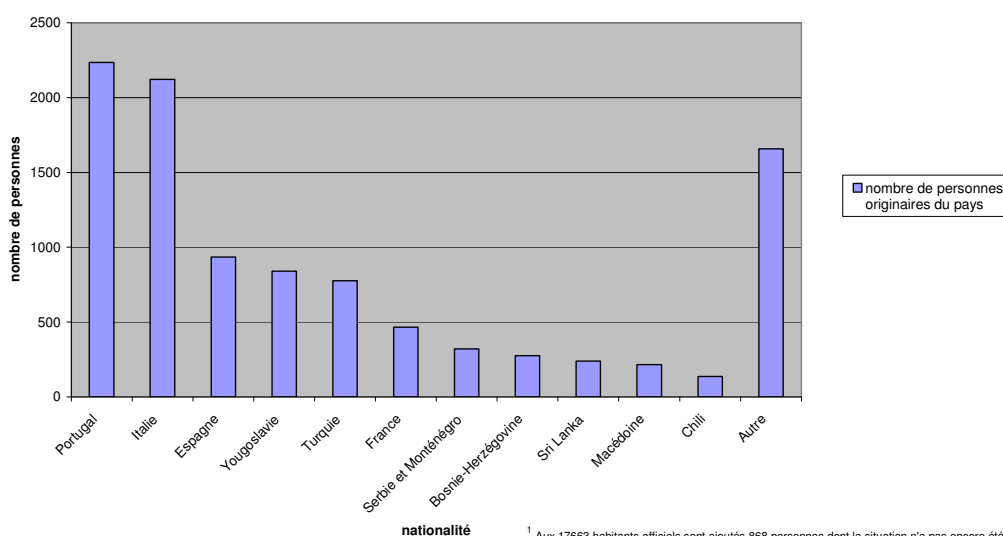
La Yougoslavie a, l'année passée (en 2003), changé de nom pour devenir Serbie et Monténégro. Pourquoi les deux noms apparaissent-ils dans les statistiques, et ont des valeurs différentes?

Il y a plusieurs explications possibles:

- Les personnes entrées en Suisse avant le changement de nom (avant 2003) sont répertoriées sous Yougoslavie et celles arrivées après le sont sous Serbie et Monténégro. Mais cette hypothèse est peu probable au vu des chiffres.
- Sous le nom de Yougoslavie, on trouve tous les ressortissants d'ex-Yougoslavie arrivés en Suisse avant ou au début de la guerre (1991); les ressortissant arrivés après apparaissant dans les statistiques sous leur nouvelle nationalité.
- Les albanais du Kosovo n'étant pas Albanais, mais refusant d'être considéré comme Serbes ont donc été placé dans la catégorie Yougoslavie.
- La catégorie Yougoslavie correspond au total des ressortissants des pays d'ex-Yougoslavie.

Si une des trois premières explications est la bonne, cela signifierait que les ressortissants d'ex-Yougoslavie seraient nettement plus nombreux à Renens que les espagnols ; ce qui est probablement le cas, la seconde hypothèse semblant être la plus raisonnable.

Situation réelle¹ de la population étrangère à Renens, en 2003.



sources: données statistiques du service de la population de Renens, au 31.12.2003

¹ Aux 17663 habitants officiels sont ajoutés 868 personnes dont la situation n'a pas encore été statué par le Registre central des étrangers à Berne.

Figure 26

Les pays les plus représentés à Renens sont de loin le Portugal et l'Italie devant l'Espagne, la Yougoslavie et la Turquie. À l'origine de la prédominance de la population portugaise et italienne, on trouve probablement la question d'une certaine proximité géographique et d'une relative facilité administrative pour l'obtention d'un permis, ainsi qu'à la venue de nombreux ouvriers du bâtiment lors de la croissance de Renens.

L'hypothèse selon laquelle une ethnie bien établie pourrait attirer des compatriotes dans la région, peut être posée; elle est en tout cas évoquée dans toute la littérature disponible sur le sujet. Ceci pourrait donc expliquer une proportion d'espagnols un peu plus faible qu'attendue, face aux deux pays caracolant en tête.

Un grand nombre d'immigrés sont certainement venus à Renens pour des raisons économiques ou sociales, et probablement pas pour des raisons politiques ou de guerre, mais ce n'est pas forcément le cas pour les originaires d'ex-Yougoslavie (Serbie et Monténégro, Bosnie-Herzégovine,...), du Sri Lanka et de certaines autres régions.

6.4. Les revenus

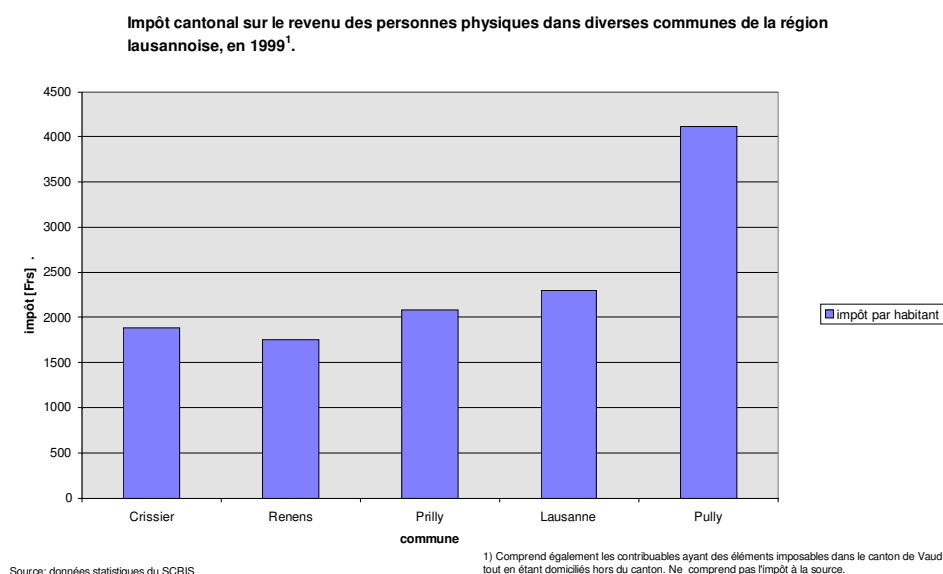


Figure 27

Le revenu des personnes physiques de la commune de Renens est le ou un des plus bas de la région lausannoise. On remarque une différence très nette entre l'Ouest lausannois et l'Est lausannois ; l'Ouest étant bien plus pauvre que l'Est. La différence entre Renens et Pully varie plus que du simple au double.

Les personnes à gros revenus préfèrent, comme le montre ce graphique (figure 27), s'installer dans l'Est lausannois que dans l'Ouest (il est probable que la commune de Jouxens-Mézery fasse exception), et ce notamment pour des raisons de cadre de vie, mais probablement aussi d'image.

Selon leur revenu, les habitants de Renens se répartissent différemment sur le territoire; le revenu n'est bien entendu pas le seul facteur, mais il est prépondérant.

Le choix de localisation des personnes aisées se fait notamment en fonction de critères d'accessibilité et selon le caractère agréable du cadre de vie.

La répartition de la population selon le revenu est partiellement éclairée par deux indicateurs : le premier est le type de zone dans lequel se situe l'habitat ; le revenu moyen des habitants d'une zone villa devrait logiquement être plus élevé que celui des habitants de zones mixtes où les habitations côtoient les entreprises.

Le second indicateur, directement lié au premier, est la densité de population dans la zone de l'habitat. Les personnes aisées préfèrent probablement des zones de moindre concentration de population.

Répartition de la population sur le territoire renanais; densité :

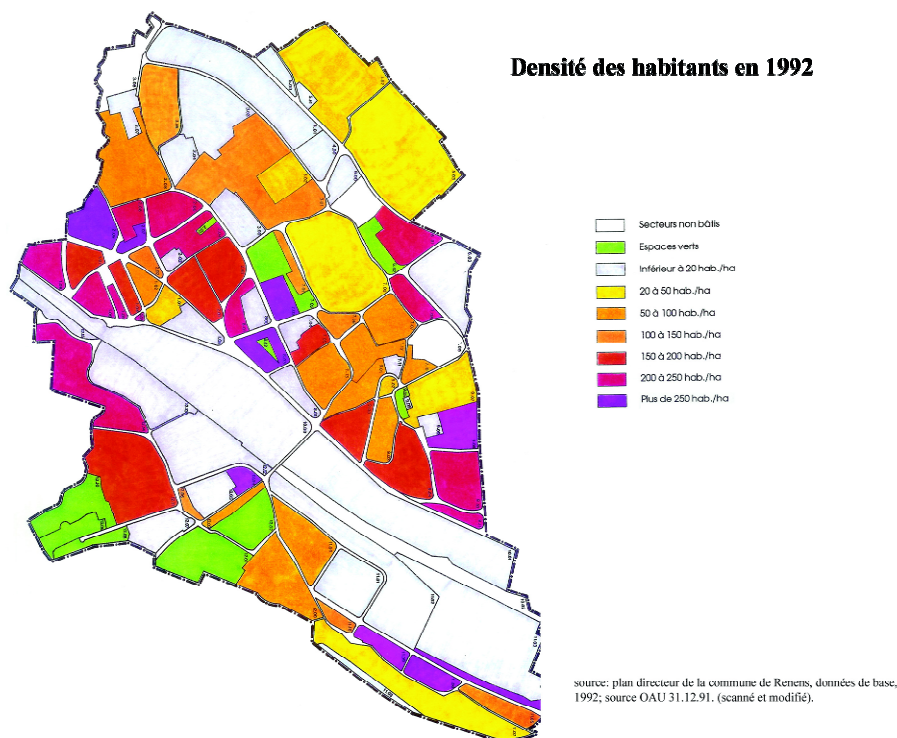


Figure 28

Depuis 1992, la densité des habitants a quelque peu évolué, mais à part quelques nouvelles constructions, comme le quartier d'En Broye par exemple, la situation en 2004 ne va pas à l'encontre de celle de 1992.

Comme attendu, il y a une très forte correspondance entre la carte de densité des habitants (cf. figure 28) et le schéma d'affectation du sol tenant compte des plans partiels d'affectation (cf. figure 7). Il est normal que les zones industrielles aient une densité d'habitants plus faible que les zones d'habitations individuelles, elles-mêmes ayant une densité plus faible que les zones d'habitations collectives.

De manière générale, les zones les plus denses sont: le centre-ville et les zones qui bordent les zones industrielles longeant les voies de chemins de fer.

7. Les changements

Entre le milieu du XIX^{ème} et le début du XXI^{ème} Renens est passée du statut de village à celui de ville, de celui de commune isolée à celle de commune intégrée à une agglomération.

Le premier moteur de cette transformation fut les activités ferroviaires qui ont généré l'arrivée d'industries et une véritable explosion démographique ; Renens est passée d'un peu plus de 1000 habitants en 1900 à près de 17'000 en 1970. Cette dynamique a été largement favorisée pendant les Trente Glorieuses par l'essor industriel s'accompagnant de l'arrivée de travailleurs et par le "baby boom".

Mais la croissance de Renens est aussi à mettre sur le compte du développement de Lausanne qui en s'étalant a progressivement débordé sur les communes avoisinantes et comblé les espaces vides pour finir par former une agglomération.

Cette évolution rapide apporte des problèmes tant au niveau morphologique et structurel qu'au niveau social : morphologique d'abord, par la coupure Nord-Sud occasionnée par les rails, par la présence de zones industrielle proches d'habitations, par le manque de terrains constructibles. Au niveau structuro-fonctionnel, le développement économique reposant en bonne partie sur le secteur secondaire a fragilisé la commune et pose encore la question de la transition vers le secteur tertiaire. En outre, la proximité de Lausanne et des zones industrielles et commerciales de l'Ouest lausannois met Renens dans une situation de dépendance et/ou de concurrence. Au niveau social enfin, l'accueil important de population étrangère, d'origines très diverses, a conduit à la situation présente où plus de la moitié de la population renanaise est étrangère, ce qui pose des problèmes d'intégration et d'identité de la ville. De plus, les bas revenus de la population ouvrière et la faible attractivité de la commune sur la population à salaires élevés font que les revenus fiscaux de la commune sont relativement faibles et donc que ses moyens financiers sont limités si on les compare à ceux des communes de l'Est lausannois par exemple.

Ces diverses difficultés qui sont certainement accentuées par la brièveté de la période pendant laquelle l'urbanisation de la commune s'est déroulée, nécessitent de trouver des solutions pour rendre la commune plus attractive. D'un autre côté, cette même rapidité de la croissance offre aussi l'opportunité de mener des réflexions globales concernant l'amélioration de la qualité du cadre urbain qui peuvent déboucher sur la réalisation de changements importants ; transformations qui seraient certainement plus difficiles à mettre en place dans des lieux plus chargés historiquement et composé d'une population plus ancrée temporellement et spatialement.

Reste à inventorier les changements actuels ; des changements entre 2004 et 2007?

Reprenant ce travail après 3 ans d'interruption, force est de constater qu'ils sont aussi importants que significatifs : importants dans leur fréquence et dans leur impact, significatifs en terme d'expression des orientations urbanistiques à venir comme le démontre le programme de législature, ou très concrètement, la transformation de la place du Marché et le schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL).

Depuis 2004, la ville a continué de croître, se transformer, évoluer. La population n'a cessé d'augmenter, demandant de nouveaux logements, espaces, lieux de vie. Ces transformations, ancrées dans le territoire, ont par exemple pris la forme d'un nouveau quartier à proximité de la piscine (Plan-Léman), d'habitations construites sur des terrains encore vierges, ou sont encore à l'état de chantier (agrandissement du collège du Léman, constructions vers le centre commercial OBI).



Photos 4 et 5 : Plan-Léman

Ces constructions modernes, dont le nouveau quartier de Plan-Léman, présentent un cadre de vie nettement plus attractif que les immeubles présents dans d'autres quartiers du Sud de la commune ; le quartier de la gare par exemple.

Cette amélioration se joue sur deux plans : l'espace visuel et l'utilisation de l'espace extérieur.

Sur le plan visuel, la hauteur réduite des bâtiments, les balcons en avant de la construction, réduisent le sentiment d'écrasement que peuvent donner de gros blocs d'habitation. De plus, les bâtiments présentés (photos 4) donnent sur une sorte de préau libre de voitures, offrant ainsi un cadre plus agréable.

Quant à l'utilisation de l'espace extérieur, les nouvelles constructions semblent plus adaptées pour servir de terrain de jeu aux enfants : elles proposent un parc de jeu pour les petits, situé à proximité directe des bâtiments, et, à en voir les jeunes adolescents (cf. photo 5), le mobilier urbain permet (de manière involontaire peut-être) une utilisation ludique.

Ces qualités de l'espace extérieur sont encore renforcées par la limitation de la circulation à l'intérieur du quartier ; une rue auparavant utilisée pour le transit Nord-Sud a été transformée en route réservée aux riverains.



Photo 6 : Renens-Gare

Résidus de la grande période industrielle de Renens, les friches industrielles des usines Fly et Iril, jusque-là à l'abandon ont été remodelées :

Les restes du bâtiment de l'usine Fly - qui avait explosé- ont été rasés et les fondations déblayées afin de procéder à une analyse du sol. Son degré de pollution permettra de déterminer l'usage qui sera fait du terrain, ainsi que les coûts à prévoir. Il est probable que le site serve à la construction d'un quartier d'habitation.

Le bâtiment de l'ancienne usine de bas - Iril - a subi d'importantes transformations afin d'accueillir les locaux de l'école cantonale d'art de Lausanne (ECAL). En plus de cette école, le bâtiment abrite un laboratoire de l'EPFL, des locaux - les Ateliers de la ville de Renens - que la commune met à la disposition de jeunes entreprises travaillant dans les domaines d'activités de l'ECAL ou de l'EPFL, ainsi que la galerie de l'ELAC (l'espace lausannois d'art contemporain).

La réhabilitation de ce bâtiment et la venue des étudiants aura certainement un impact important sur le quartier et sur la ville, et ce non seulement sur le plan de la mobilité, mais aussi en termes d'image.

La reconversion de Renens du secondaire vers le tertiaire n'est pas encore à sa fin comme en témoigne depuis 2006 l'abandon du bâtiment Kodak. Même si de tels départs signifient pour la commune d'importantes pertes d'emplois, ils offrent la possibilité à la ville de se remodeler, de se redéfinir. La fin de la période industrielle de Renens ne débouche pas sur sa mort, son abandon, mais bien au contraire sur un nouveau départ qui lui permettra d'être attrayante, aussi bien pour les habitants que pour les entreprises.

Un projet de construction d'un gymnase pour les communes de l'Ouest a été envisagé, mais il ne sera malheureusement pas réalisé. Si aucune solution de remplacement n'est encore trouvée, cette idée ne sera certainement pas définitivement abandonnée, car la présence d'un gymnase sur la commune de Renens, ou à proximité, serait un facteur de développement important et permettrait notamment de dynamiser le centre-ville.

Deux nouveaux bars illustrent la volonté de certains acteurs d'améliorer l'offre existante à Renens. Le premier (le Griot), légèrement excentré, présente l'intérêt de proposer de la nourriture et de la musique africaine. Il cherche à attirer un public provenant de Renens, mais aussi de la région lausannoise en général ; en témoigne la publicité hors de la commune.

Le second, situé au centre-ville, à proximité du passage sous voies permettant l'accès aux quais de la gare, est novateur par sa large baie vitrée et l'aspect relativement design du mobilier. Il peut ainsi prétendre attirer une clientèle plus jeune que les bars concurrents. Malgré ces efforts, Renens souffre encore de sa réputation et ne rivalise pas avec Lausanne en ce qui concerne l'attractivité de la vie nocturne.

Plus que ces éléments hétéroclites, le programme de législature (Municipalité de Renens, 2006) met en lumière la vision de la Municipalité et les axes principaux de la politique qu'elle désire mettre en œuvre.

Les objectifs clefs se résument par cette phrase : « Renens, ville créative, intégrante, équitable, durable, efficace où il est possible de vivre ensemble, égaux et différents. »

Voici comment J.-B. Racine¹³, qui a participé à l'élaboration du programme, et la Municipalité conçoivent ces qualités :

- « Ville **créative**, dans les domaines culturel, économique et social. Créative parce qu'avec volonté, dynamisme, imagination et inventivité, il s'agit de renforcer l'image positive de notre ville, de réaliser des projets novateurs, d'offrir des infrastructures modernes et efficaces. »
- « Ville **intégrante**, parce que le mélange, la diversité et la rencontre des autres font partie des plaisirs de la ville. Parce que nous voulons continuer d'être ce qu'a fait de nous notre histoire, un modèle d'interculturalité réussi. Parce que nous voulons habiter ensemble, égaux et différents, favoriser les liens sociaux, l'intégration réciproque, entre générations comme entre communautés. »
- « Ville **équitable**, parce que la ville ne peut se construire que dans le respect et l'attention portée à chacun. Parce que l'équité, le fait de pouvoir avoir accès au travail, au logement, à l'information, est la meilleure des préventions contre la violence et l'insécurité. »
- « Ville **durable**, parce que le développement durable est le seul qui préserve notre environnement à terme. Parce que le développement des transports en commun et des mobilités douces est particulièrement en retard en Suisse romande et dans l'Ouest lausannois, pourtant favorable aux vélos sur le plan topographique, et que la pollution nous impose d'agir. Durable parce que la ville compacte a besoin d'espaces verts de qualité. »
- « Ville **efficace**, parce qu'il s'agit d'améliorer la gouvernance de la ville, sa qualité et son accessibilité à tous les citoyens, ainsi que la présence sur le terrain de forces de prévention et de sécurité. Il s'agit aussi de renforcer et de faire avancer les collaborations avec les localités voisines, la région et le canton, et de prendre notre place dans les transformations à venir, fusions ou agglomérations. »

Autour de ces 5 caractéristiques données à la ville se tissent un certain nombre de mesures politiques concrètes qui doivent permettre à la ville de se réaliser telle que désirée.

Le programme de législature s'accorde parfaitement bien, tant par ses visées que par les mesures préconisées, aux projets du SDOL – le schéma directeur de l'Ouest lausannois¹⁴. La commune de Renens s'est, dès le commencement, beaucoup investie dans la conception du SDOL (qui est en quelque sorte un morceau du PALM¹⁵, nettement plus général) et de ses différents chantiers. En effet, les communes de l'Ouest lausannois ne pouvaient plus se borner à une réflexion au niveau communal, isolée, consistant à définir un plan directeur et un plan général d'affectation. Au contraire, les communes, faisant progressivement partie intégrante de l'agglomération, se devaient de mener une réflexion commune sur les aménagements et les projets à entreprendre, afin de répondre à diverses problématiques telles que la mobilité (lutte contre les engorgements, transfert modal) ou la densification (création de logements, affectation cohérente des zones, réhabilitation de friches industrielles).

¹³ Jean-Bernard Racine, professeur honoraire et ancien directeur de l'institut de géographie de l'université de Lausanne.

¹⁴ SDOL, <http://www.ouest-lausannois.ch/>.

¹⁵ PALM, Projet d'agglomération Lausanne-Morges, <http://www.agglo-lausanne-morges.ch/>.

L'importance de ces projets et chantiers du SDOL, qui sont parfois déjà en cours de réalisation ou encore à l'étape de la réflexion, explique le fait que, depuis 2004, le nouveau PGA de Renens soit bloqué par le canton. En effet, la procédure du PGA sera relancée dès que les projets du SDOL, devenus prioritaires, se seront concrétisés.¹⁶

Les projets du SDOL touchant Renens sont les suivants :

- Nouveau réseau de transports publics 2010-2014 ; augmentation de l'offre et amélioration de la qualité.
- Amélioration de l'interface transports publics offerte par la gare de Renens.
- Construction d'une gare RER et réorganisation du secteur intercommunal de Malley.
- Pénétrante urbaine ; requalification du tronçon d'autoroute Ecublens-Maladière.

En plus de ces projets, la gare et les places attenantes seront transformées, et la place du Marché sera réaménagée à l'occasion de la construction d'un bâtiment comprenant un centre Coop, divers commerces, ainsi que des bureaux et logements.

Ces projets urbains, le programme législatif, les changements à l'œuvre sont le reflet d'une volonté des individus, et plus particulièrement des autorités, de transformer la ville, de la remodeler pour qu'elle puisse offrir de nouvelles opportunités ou répondre à des problématiques, de manière à ce qu'elle remplisse aux mieux les besoins, voire les désirs, de ses habitants.

¹⁶ Entretien avec Martin Hofstetter, urbaniste communal.

II. La ville de Renens entre le vécu et le désiré

Dans la première partie, la commune de Renens a été disséquée pour être étudiée par couches et permettre ainsi d'avoir une vision d'ensemble. Cette étape dresse en quelque sorte un portrait de la ville en dépeignant le cadre de vie (le paysage urbain, les activités,...) et la population (origine, âge, niveau social,...). Ces quelques traits, s'ils laissent peut-être présager de la qualité de vie des habitants, ne suffisent pas, car ils se bornent à morphologie et à la structure fonctionnelle de la ville. Il manque les relations entre les acteurs et surtout l'« interaction » entre les « deux ordres de réalité » dont parle Yves Grafmeyer (1994 : 8) cité en introduction de ce travail.

C'est pourquoi cette nouvelle partie s'intéressera non plus à la ville comme un assemblage de structures et de données quantitatives, mais comme un espace vécu permettant à l'individu de se réaliser. On s'interrogera donc sur les représentations qu'ont les individus de leur ville, sur leurs attentes et leurs rêves, mais aussi sur la manière dont ils s'approprient et se partagent l'espace urbain et social.

Voici un certain nombre de questions auxquelles l'on tentera de répondre au fil de cette étude, parfois indirectement :

- Quelle est la place de Renens dans l'agglomération lausannoise ?
- De quelle image Renens jouit-elle à l'intérieur et à l'extérieur des limites communales ? Renens est-elle considérée comme une banlieue ? A quoi renvoie l'idée de banlieue dans la représentation collective ?
- Comment la ville peut-elle tirer parti d'une population à revenus modestes et d'origines multiples ? « Vivre ensemble, égaux et différents » (Municipalité de Renens, 2006).
- Dans quelle mesure existe-t-il une concurrence entre le centre-ville de Renens et Lausanne, mais aussi avec les zones industrielles et commerciales de l'Ouest lausannois ?
- Quels sont les impacts, sur le paysage urbain et sur la qualité de vie des habitants, de la politique d'aménagement du territoire qui répond à la nécessité de densifier les zones urbaines et de redonner vie au centre-ville ?
- Quel est, pour les habitants, le centre-ville idéal ? Espace rêvé, mais aussi revendiqué
- Comment réduire la proportion d'utilisateurs de la voiture au profit des transports publics et de la mobilité douce ?

Renens, banlieue de l'agglomération lausannoise ?

Il arrive fréquemment que dans les médias ou les discussions de rue le terme de banlieue soit utilisé pour désigner Renens ; Renens ne serait pas ville en elle-même, mais qu'une banlieue de Lausanne.

Mais que signifie exactement le concept de banlieue et pourquoi l'utilise-t-on pour désigner Renens ?

La recherche d'une réponse à la problématique initiale – Renens est-elle ville ou banlieue ? – conduit à aborder les questions de l'image de Renens, de l'espace social, de l'espace de participation, de l'espace public, et de la mobilité. En effet, ces thématiques constituent le cadre à partir duquel se forme la représentation d'une banlieue ; à condition d'y ajouter la morphologie de la ville et l'espace structuro-fonctionnel. Cette interrogation met ainsi en tension la ville espace exocentré et la ville espace egocentré.



Photo 7 : Au-dessus du Village

8. Concept de banlieue ; qu'est-ce qu'une banlieue ?

Voici un extrait de définition :

« Mot polysémique dont le sens large est un espace hors la ville traditionnelle. En France, selon une définition devenue classique, elle rassemble l'ensemble des communes urbaines enserrant une ville centre. Par ailleurs, il est d'usage de distinguer plusieurs niveaux de banlieues, comme autant de couronnes successives. [...] La banlieue est aussi porteuse de représentations positives quand elle est résidentielle, négatives quand elle est populaire et industrielle. En France tout particulièrement le sens péjoré s'affirme progressivement » (Wackermann, 2005).

Cette définition met en évidence deux éléments : le premier, structurel, se rapporte à la position que la banlieue occupe par rapport à la ville, le second, affectif, renvoie à la manière dont cet espace est perçu.

Renens est aujourd'hui une ville et peut à ce titre être considérée comme un milieu urbain. Cependant, la proximité de Lausanne oblige à considérer le statut de Renens par rapport à l'agglomération lausannoise.

La commune de Renens, qui était il n'y a pas si longtemps encore rurale, s'est d'abord transformée en commune périurbaine ; la genèse de son développement (création en 1875, à Renens, d'une gare de triage pour décharger Lausanne), sa proximité, ses relations et sa relative dépendance face à Lausanne ont en effet fait de Renens une commune périurbaine. Toutefois, la croissance de Lausanne et des communes périphériques a fini par constituer une véritable agglomération, dont Renens fait partie.

Renens étant ainsi située dans le prolongement de Lausanne, sans qu'il n'y ait de réelle rupture du bâti, et reliée par un réseau de transports publics dense, elle est passée du statut de commune périurbaine à celui de commune suburbaine ; le périurbain étant lui-même « caractérisé par la discontinuité du tissu construit et considéré comme la forme ultime de l'expansion urbaine, constituant un implant d'une fonction urbaine (l'habitat citadin) dans une structure socio-économique et un environnement rural » (Racine, Raffestin, 1990).

Même si la banlieue correspond à un espace suburbain plus que périurbain, car elle n'implique pas forcément la présence d'une discontinuité de la trame urbaine, le fait que Renens puisse être qualifiée aujourd'hui de commune suburbaine ne fait pas d'elle une banlieue, mais cela ne l'exclut pas non plus.

Reste donc à approfondir la notion de banlieue et identifier les éléments qui font d'une commune suburbaine une banlieue.

Selon J.-B. Racine, le terme banlieue, dont la connotation est souvent négative, renvoie à un territoire situé à l'extérieur de la ville, subordonné, fragmenté, incomplet et colonisé par la ville.¹⁷ Elle est une zone d'urbanisation partielle, partielle, incomplète et donc dominée. La ville s'y décompose en ses éléments sans structure organique.¹⁸

Les connotations auxquelles renvoie le terme de "banlieue" sont, en effet, la plupart du temps négatives. Une banlieue est synonyme d'éloignement, de rupture, de replis, mais aussi de pauvreté, de chômage et de violence. La population est perçue comme composée d'étrangers et d'ouvriers, dans un cadre sinistre, industriel, bétonné.

En fait, lorsqu'on parle de banlieue on aurait tendance à se référer aux banlieues françaises, alors que nos banlieues ne partagent certainement pas les mêmes réalités.

La notion de banlieue n'est donc pas seulement liée à la position dans la structure urbaine, mais aussi à la perception que l'on a du lieu. Il faut donc en venir à la question suivante : quelle est l'image de Renens en Suisse romande?

¹⁷ J.-B. Racine, lors de la conférence du 26.05.07, place du Marché, Renens.

¹⁸ J.-B. Racine, avril 2008.

9. Image de Renens

9.1. L'image de Renens en Suisse romande

Le passé industriel, la gare de triage et l'importante population étrangère sont certainement parmi les premiers éléments qui viennent à l'esprit de ceux qui ont assisté au fulgurant développement de Renens, mais qui n'y ont pas récemment mis les pieds.

Les titres des articles du *Matin* et du *Temps* de ces 10 dernières années donnent certainement une assez bonne idée des représentations que les gens, ne venant jamais dans la commune, peuvent avoir. Voici une brève liste des thématiques ou mots clefs des titres des articles concernant Renens :

- industrie, entreprise
- délocalisations, restructurations
- innovation industrielle
- emplois
- étrangers, réfugiés
- tolérance, multiculturalité
- politique
- violence
- transports (train en particulier)
- sport
- culture : musique, théâtre, fête culturelle
- ECAL (dès 2005)
- Jardins, espaces verts

Cette liste correspond certainement à celle qu'auraient un grand nombre de communes. On remarque toutefois que l'accent porte en particulier sur l'économie, le sport, la culture, mais aussi sur les étrangers et la violence ou la figure politique que représente Marianne Huguenin.

La divergence dans les choix des thématiques abordées par les journaux, l'un, le *Temps*, se voulant d'importance nationale, l'autre à destination plus locale, le *Matin*, est frappante et donnera aux lecteurs une vision sensiblement différente ; le *Matin* axe ses articles sur le sport, la violence et les étrangers, alors que le *Temps* mettra l'accent sur la multiculturalité, l'intégration, la vie économique et la culture.

Les articles d'un journal tel que le *24Heures* sont eux aussi certainement intéressants sous cet angle, car ils sont nombreux, notamment du fait des cahiers régionaux. Ces derniers permettent en outre la parution d'articles de proximité, qui informent par exemple des événements culturels ou traitent de thématiques locales.

Les médias donnent ainsi, par le choix des thématiques et les propos, une certaine image de Renens, mais quelle représentation les Renanais ont-ils de leur ville ?

9.2. Comment les Renanais se représentent-ils leur ville ; forces et faiblesses

Une enquête auprès de la population de Renens a été réalisée fin 2003, début 2004 pour évaluer la situation. Cette recherche menée par une équipe scientifique de la Haute école spécialisée de Suisse occidentale (HES-SO) se base sur les réponses aux questionnaires envoyés à 2000 habitants de Renens et à 300 anciens habitants ; environ 20% des personnes ayant reçu un questionnaire y ont répondu (Babey, 2004b).

La visée de cette étude était de mesurer le degré de satisfaction des habitants dans divers domaines pour déceler les faiblesses de la ville et pouvoir y remédier, afin d'augmenter son attractivité.

« Les forces tout d'abord. Elles résident principalement dans la qualité de nombreux équipements ou infrastructures à disposition des habitants. Qualité des liaisons routières et ferroviaires, de l'offre en formation, de la sécurité piétonne, des services administratifs en termes d'efficacité, etc. La dimension "fonctionnelle" de la ville de Renens surpasse d'ailleurs nettement celle des autres villes et territoires évalués.

Les faiblesses ensuite. Celles-ci sont d'ordre principalement esthétique et "culturel". Il faut comprendre ce dernier qualificatif en termes d'identité de la ville, de chaleur sociale, d'accueil » (Babey, 2004c).

Ainsi, pour les individus interrogés, Renens manque de symboles forts, ne jouit pas d'une bonne réputation ni de bonnes qualités médiatiques et elle a des lacunes en termes de chaleur sociale et n'est pas très accueillante. En outre, la beauté de la ville et du patrimoine n'est pas mise en avant.

Ces constatations combinées au passé industriel de la ville, à la forte proportion d'étranger et aux moyens financiers limités de la commune pourraient contribuer à faire coïncider l'image de Renens avec celle d'une banlieue.

Cependant, la qualité de vie, l'amour porté à la ville et le plaisir de vivre sont notés de manière satisfaisante et la ville est considérée comme très bien lotie sur le plan des infrastructures.

Dans le cadre d'une autre étude, deux étudiantes de la HEG de Neuchâtel ont abouti à la conclusion selon laquelle, la commune de Renens devrait engager un « city manager » à l'instar d'autres villes de Suisse romande, afin de revitaliser son centre-ville.

Le rôle de ce dernier serait d'évaluer la situation commerciale à Renens, de renforcer les liens entre les différents acteurs de la commune, et « de mettre en place une stratégie de développement pour le centre-ville », notamment en favorisant la venue de nouveaux commerces (Fontannaz, 2007b).

Cependant, il semble que la création d'un tel poste soit mise à mal par des contraintes budgétaires tant au niveau de la commune, que des commerçants ; ce qui ne signifie pas pour autant un statu quo de la situation du centre-ville, car la ville mène un important projet de réaménagement de la place du marché qui aura certainement des externalités positives sur la situation économique des commerces du centre-ville (Fontannaz, 2007a).

Un des points importants sur lesquels la ville devrait continuer à travailler est, d'après le rapport de Babey (2004a), le lien social : « il semble que la qualité du lien social soit également en jeu. Une collectivité divisée en groupes d'appartenances plus ou moins fermés ne peut que difficilement déboucher sur des représentations positives en matière de "confiance" et de "chaleur". Une collectivité qui a du mal à dire "nous" a tendance à inspirer distance et froideur. »

10. Espace social

A. Frémont donne une définition de l'espace social qui lie les lieux, leur utilisation et les rapports sociaux, permettant ainsi de considérer la question de l'intégration, la vie associative et les événements culturels comme composantes de cet espace.

L'intérêt d'aborder l'espace social de Renens sous cet angle est justifié par la nature de ses fortes composantes sociales ; à savoir l'immigration, une population mobile, une croissance démographique récente et un mélange des couches sociales.

« Les rapports géographiques, des hommes aux lieux, ne peuvent se comprendre autour d'un seul lieu, pour un individu et à plus forte raison pour une collectivité. Ils s'exercent presque toujours autour d'une association de lieux, complémentaires les uns des autres. Nous appelons "espace de vie" (on pourrait aussi bien dire "territoire") l'ensemble des lieux fréquentés habituellement par un individu ou par un groupe, et "espace vécu" cet ensemble de fréquentations localisées ainsi que les représentations qui en sont faites, les valeurs psychologiques qui y sont attachées. Nous appelons "espace social" l'association des lieux de fréquentation ainsi que les rapports et les usages sociaux qui accompagnent ces fréquentations. Entre les hommes vivant en société et les lieux qu'ils occupent, c'est donc une trame dense de relations multiples, économiques, écologiques, sociales, affectives, qui se trouve ainsi tissée. Là où se place le cœur de la "boîte noire", la réalité de l'effet de lieu » (Frémont et al., 1984 : 172-3).

10.1. Un espace multiculturel, une intégration favorisée

La proportion d'étrangers vivant à Renens et la diversité de leur provenance rendent sans aucun doute la ville multiculturelle. En témoignent, la variété des visages, des habillements et des langues rencontrés lors d'une promenade en ville ou d'un trajet en bus.

Les prénoms des élèves, le nom de certains commerces d'alimentation sont encore des exemples illustrant le brassage ethnique de la population renanaise. Dans une interview donnée par Marianne Huguenin à la RSR (2008) celle-ci rappelle d'ailleurs que « Renens est devenue ville avec l'apport des étrangers ».

Cette indubitable multiculturalité ne dit encore rien de l'intégration des étrangers. Or, ce point est essentiel, car la présence de nombreux immigrés peut-être une force comme une faiblesse. Elle est en effet faiblesse, si la population indigène reste emmurée dans ses peurs, ses préjugés et que les étrangers restent reclus dans leur domicile ou à l'intérieur de leur communauté, sans apprendre la langue ou faire des efforts d'assimilation. Mais la multiculturalité peut être une force si la population montre de l'intérêt, de la curiosité et du respect pour l'autre. Il doit y avoir intégration, ce qui ne signifie pas la perte d'une identité culturelle, ni le déni de ses origines. Alors, le partage d'un même espace avec des individus provenant d'autres horizons, permet la découverte de nouvelles saveurs, d'un autre regard sur notre société, de différentes manières de vivre et de penser. À ce titre, il serait peut-être préférable de parler d'« interculturalité »¹⁹, plutôt que de multiculturalité dans la mesure où il faudrait insister sur la rencontre et non la simple cohabitation.

L'intégration peut se faire par différents biais : la structure d'accueil des nouveaux arrivants, les cercles étrangers, les clubs de sports, les diverses associations, le travail ou les membres de la famille déjà intégrés.

Il faut noter que les communautés portugaises et les italiennes – communautés les plus

¹⁹ Terme employé par J.-B. Racine, lors de la conférence du 26.05.07, place du Marché, Renens.

représentées à Renens – comptent dans leurs rangs de nombreux individus de la 2^{ème} ou 3^{ème} génération. Or, ces derniers sont parfaitement intégrés et fréquentent parfois les cercles communautaires et les écoles de langue dans le but de préserver leur culture.

Outre la question de l'intégration des étrangers, il faut se pencher sur l'intégration des plus jeunes et des plus âgés. La lutte contre l'exclusion doit se faire, d'une part par des structures telles que des garderies et centres de loisirs pour les plus jeunes, EMS ou logements protégés pour les plus anciens, mais aussi par le biais d'associations proposant des activités et permettant de créer des liens.

Dans la société actuelle, les adolescents et les personnes âgées partagent sûrement beaucoup moins de lieux et d'activités que par le passé. Or, cette séparation des espaces sociaux crée une fracture dont les conséquences pour la société peuvent être une perte de repères, un oubli du passé, une incompréhension à l'égard de l'autre ou un sentiment de rejet, d'inutilité. La lutte contre ce phénomène doit certainement passer par la promotion de moments de partage intergénérationnels.

Sans pouvoir entrer dans l'étude du processus d'intégration, disons que celui-ci repose à l'évidence sur un ensemble de facteurs qui le stimulent. Retenons ici la vie associative, la vie culturelle et l'espace de participation comme mesures favorisant l'intégration, sous une forme ou une autre.

« Il existe une indéniable relation entre, d'une part le degré d'institutionnalisation et de vie sociale d'un quartier, et d'autre part, la perception qu'en ont ses habitants » (Joye et al., 1994).

10.2. La vie associative

De multiples associations existent à Renens ; certaines ont pour but de permettre à leurs membres d'exercer une passion commune qu'elle soit artistique (danse, musique...) ou ludique (bridge, échecs, philatélie, mycologie...). Enfin, d'autres ont des visées sociales (clubs d'aînés, cercles culturels, solidarité entre femmes, samaritains, scoutisme, lieux de consultations...). De manière générale, les associations ayant trait au sport ou regroupant des communautés étrangères sont particulièrement bien représentées.

Pour me faire une idée de la vie associative de Renens, j'ai mené une petite enquête auprès de diverses associations ou organisations dont le sens, les objectifs et les activités sont - à priori – différents :

- Intégration : CISE (Commission d'Intégration Suisses Etrangers).
- Insertion (langue, culture) : Franc-parler, FSSF.
- Cercles culturels : Portugais.
- Centre de loisirs: CRA.
- Consultations : Profa.

Les entretiens et retours de questionnaires ont permis de mettre le doigt sur quelques éléments donnant un bref aperçu de traits de l'espace social de Renens. En voici une synthèse.²⁰

²⁰ Je tiens à signaler que cette synthèse reprend les différents avis entendus lors des entretiens (et non ma

Commission d'Intégration Suisses Etrangers (CISE) : ²¹

Cette commission nommée par la municipalité (mais extra-parlementaire) est en quelque sorte la vitrine de la politique d'intégration. Elle fait office de catalyseur des demandes tout en étant un moteur de la promotion de la diversité.

Soutien aux associations :

- Petite aide financière
- Rencontre des autres partenaires de l'intégration et mise en lien des différentes associations.

Promotion de l'intégration :

- Mise en application de la politique d'intégration ; par exemple en simplifiant certains documents administratifs, en sensibilisant l'administration aux politiques de gestion culturelle (première ébauche en cours).
- Permanence pour répondre aux questions concernant la naturalisation.
- Groupes de contact.
- Servir de tremplin aux associations : favoriser les échanges et mettre en contact les associations pour développer un réseau de l'intégration.

Problématique de l'intégration à Renens :

Les Suisses marginalisés et les migrants en situation précaire ont les mêmes problèmes d'accès à l'information et de ressources ; il n'y a pas de fossé entre Suisses et étrangers sur le plan des aides. Par contre, la situation des sans-papiers est, elle, plus précaire, car ils vivent reclus. Les cours de français sont le lieu où il est toutefois possible de les rencontrer, car pouvoir s'exprimer est un moyen de s'intégrer, donc d'espérer rester.

La situation n'est pas évidente pour ces derniers, car même si la commune voulait pouvoir les aider comme le reste de la population, il est prescrit au niveau légal que les mesures d'intégration ne concernent pas les sans-papiers ; il semblerait toutefois que le nombre de clandestins à Renens soit faible.

En outre, il n'y a pas encore eu de réelle réflexion menée sur le devenir des migrants arrivés à l'âge de la retraite. Or, contrairement à ce qui était prévu, beaucoup d'entre eux ne rentrent pas au pays, mais restent ici.

Autre mesure d'intégration, la municipalité a, depuis peu, créé un poste de délégué jeunesse, dans le but d'offrir une permanence aux jeunes désirant mettre sur pied un projet (ouverture des salles de gym en hiver, tournois, concours de Hip-Hop,...).

Remarques concernant la vie associative à Renens :

On peut parfois constater un essoufflement des associations de cercles étrangers, car ces cercles issus d'anciennes migrations ont quelque peu perdu leur dynamisme et leur rôle intégrateur pour par exemple laisser place à un club de sport, un restaurant ou quelques activités folkloriques.

Il y aurait ainsi 3 étapes dans la vie de ces associations de cercles étrangers : constitution, nombreuses activités, service d'aide / passage à vide, remise en question / restructuration autour d'un restaurant ou de petites activités.

Malgré cela, le terreau associatif reste très riche, et cela vaut la peine de continuer à aider les associations.

Beaucoup de choses sont proposées, réalisées, mais l'accès à l'information n'est pas encore optimal ; il faudrait que les informations soient disponibles dans leur totalité en un endroit donné.

De plus, l'hébergement des associations au centre pose problème : il est en effet difficile pour les associations, ou même pour l'administration, de trouver de nouveaux locaux, car la situation est saturée.

propre opinion), mais que je n'ai la plupart du temps pas mis en évidence de citations, car les propos ont parfois été ceux de plusieurs interlocuteurs ou ont dû être mis en forme lors de la rédaction.

²¹ Entretien avec Marta Pinto, Commission d'Intégration Suisse Etrangers (CISE).

L'attention se concentre actuellement sur le centre, mais il faudrait aussi développer la vie sociale de certains quartiers moins attractifs.

Problèmes clefs de l'espace et de la vie sociale à Renens :

La place doit être un espace identifié comme un lieu de passage et de rencontre. Dans toutes les cultures, les gens ont besoin d'un endroit où se retrouver. Or, la place n'a pas encore vraiment atteint cet objectif. Si, de jour (en particulier le samedi matin) la place est un lieu très agréable où les gens se côtoient et se posent sur les bancs – certains petits groupes occupent d'ailleurs toujours les mêmes endroits -, la place devient «abominable » le soir et le dimanche où, à part le kebab, tout est fermé.

Mais le problème de la vie nocturne ne se borne pas au centre mais touche tout Renens : elle est « affligeante » ; exception faite du Griot qui est un bar-restaurant sympa doté d'une terrasse agréable bien que peu esthétique. Les bars de la rue de Lausanne sont quant à eux relativement animés de nuit, mais ils sont particulièrement glauques.

Il y a ainsi un réel manque de cafés et restaurants chaleureux en dehors des cercles culturels qui sont trop renfermés. Pour y remédier, il faudrait pouvoir inciter à en ouvrir de nouveau plus en conformité avec l'image que veut donner Renens.

Associations rennaises :²²

Exemples de services ou activités offerts par les associations à Renens :

Consultations diverses : informations et conseils en matière sociale (institutions sociales, scolarité, emploi postscolaire,...), aide administrative (permis de séjour, santé, assurances), consultation conjugale, planning familial, lieux d'écoute.

Enseignement du français, interprétariat, traductions, écrivain public.

Première aide à l'intégration, en servant de relais pour permettre ensuite de rediriger la personne vers d'autres associations.

Animation d'un quartier, expositions.

Activités ludiques ou créatrices, sorties culturelles et de loisir.

Repas, repas multiculturels, panier de légumes.

Débats, animations sur des thèmes développés par des professionnels, espaces de discussion.

Rencontre entre femmes (permet la présence de femmes qui ne viendraient pas autrement, diminue la gêne), rencontre entre individus de diverses nationalités.

Rôle joué par les associations au niveau de l'intégration :

Développer les capacités créatrices (des enfants en particulier) et faire participer l'individu à la vie sociale.

Créer du lien pour permettre de sortir du cloisonnement communautaire et de rencontrer l'autre, favoriser le dialogue, le partage entre les divers groupes socioculturels : tant entre Suisses et étrangers qu'entre individus d'âge ou de catégories sociales différentes. Ceci permettant de mieux accepter l'autre, de mieux le comprendre, ainsi que de faire changer certaines représentations ou comportements.

Offrir la possibilité de se débrouiller au quotidien par l'utilisation du français.

Remarques concernant la vie associative à Renens :

[Il existe de nombreuses associations sensibles à la thématique de l'intégration qui opèrent à différents niveaux (Français en Jeu, Famille du quart monde, les églises..). Ce qui n'est pas vraiment étonnant,

²² Centre de Rencontre et d'Animation (CRA), Valéria Mainini Schenk / Consultation Sociale Portugaise, L.M. Santos / Franc-Parler, Maria Perdosa / Femmes Solidaires Sans Frontières (FSSF), Anne-Lise Tombez / Groupe d'Animation de Florissant (GAF), S. Gosteli / Profa, Catherine Huguenin Girardet.

car sur le plan communal, Renens est la ville la plus « étrangère » de Suisse]²³. Il semblerait que malgré une volonté politique d'agir, l'intégration soit surtout menée par les associations et que les moyens financiers manquent encore.

Beaucoup de choses se créent, mais il y a un manque d'interaction ; au lieu de créer de nouvelles associations, il faudrait développer les branches d'associations qui existent déjà.

Le recrutement des membres est souvent un souci pour de nombreuses associations, car l'augmentation de leur nombre et la possibilité d'appartenir à plusieurs associations à la fois feraient que l'engagement soit moins important qu'auparavant.

Remarques diverses sur l'intégration :

L'intégration est parfois rendue difficile par le comportement clanique de certaines communautés très fortement représentées, ce qui conduit à des problèmes de langue et de culture (en particulier dans le cas de femmes restant à la maison, car le travail est souvent un lieu important d'intégration). Il y a encore un manque de dialogue.

[Le mélange entre les différentes couches socioculturelles ne se fait pas toujours, malgré les efforts et le fait que les mêmes espaces sont partagés, car les groupes auraient tendance à se répartir dans des activités distinctes.]²⁴

La vie des quartiers est mise au second plan par rapport à celle du centre. Un manque de communication entre jeunes et moins jeunes s'en ressent. Il faudrait donc développer la vie de quartier, notamment par la création de comités de quartiers s'occupant de l'animation et de la vie sociale.

Diverses propositions d'améliorations ont été faites telles que :

La création, dans le cadre scolaire, de cours abordant les différentes cultures, pour donner aux jeunes enfants un regard plus large que celui de leurs parents.

Le monde associatif devrait avoir plus de contact avec l'administration et la police pour que les connaissances sur la migration soient approfondies et que les préjugés tombent.

Un accès facilité à des services de traducteurs, et ce notamment dans le cadre scolaire.

Augmenter le nombre de zones de rencontres multiculturelles, car l'espace social est encore trop communautaire.

10.3. Événements culturels, animations

En plus des activités prenant place dans le cadre des associations, un certain nombre de manifestations ont lieu à Renens, dans des espaces ouverts comme la place du Marché, la place du Village, ou fermé tels que la salle de Spectacle, la Grange de Florissant, le théâtre Kléber-Méleau.

Les animations proposées touchent divers publics : lecture de conte, lotos, thé dansant, vide grenier, fêtes... Ces manifestations offrent un divertissement, attirent la population au centre, lui donnant vie, et permettent aux habitants de se rencontrer.

S'ajoutent à ces animations de multiples événements culturels : expositions, pièces de théâtre, spectacles, projection de films en plein air, concerts.

En outre, le marché s'établit tous les samedi matin sur la place du Marché, de même que sur la place du Village les 1^{ers} dimanche du mois, entre avril et septembre, plus quelques vendredi soirs au carrefour de Mont-Robert / Sur-la-Croix.

Ainsi, Renens propose un nombre relativement important de manifestations, pouvant intéresser un large public. Malheureusement, Renens est peut-être perçue comme une ville disposant d'une offre culturelle de second ordre comparé à Lausanne. Or, le théâtre

²³ Valéria Mainini Schenk, CRA.

²⁴ *Idem*

Kléber-Méleau, bien connu, se trouve sur le territoire communal et non sur Lausanne, comme on le croit souvent.

Au cours des entretiens, un certain nombre de remarques portant sur la vie culturelle ont été faites :

[L'offre s'est nettement améliorée, reste à espérer que l'action « Renens Capitale Culturelle »²⁵ portera ses fruits.

En ce qui concerne le type d'événements, une partie des animations doit être populaire - au vu de la population qui compose la commune -, mais l'offre culturelle devrait être encore plus diversifiée. Puisque les fêtes folkloriques attirent toujours du monde, il serait intéressant de les combiner avec des animations culturelles telles qu'une pièce de théâtre par exemple.]²⁶

« La ville fait un sérieux effort pour animer la place du marché, proposer des spectacles, maintenir des festivals, mais les "petites salles" font cruellement défaut pour y monter des spectacles, montrer des films, faire des lectures. Il existe des initiatives isolées mais malheureusement peu connues du grand public ou s'adressant à un public averti (Kléber-Méleau, le Silo, la Ferme, la Grange). »²⁷ L'expérience du Silo est intéressante, car y faire séjourner une compagnie de théâtre était en soi un pari, qui a, semble-t-il, fait ses preuves.

[Même si l'offre est en constante amélioration, « Renens Capitale Culturelle » serait, encore, plus un slogan qu'une réalité ; il y a un manque de cinéma, de théâtre, de musique. Et même si l'offre existe, on en entend peu parler et elle n'est pas assez mise en avant, alors que cela devrait être un atout. De plus, à part le CRA, il n'y a rien qui puisse attirer les jeunes adolescents le soir à Renens. Or, l'on pourrait imaginer organiser des événements tels qu'un petit théâtre sur la tolérance ou un atelier sur le respect de la femme, car le langage des jeunes est souvent empreint de grossièreté ou de racisme. Ce genre d'animation pourrait être une idée pour la future maison de la culture.]²⁸ La maison des cultures, si elle voyait le jour, serait un progrès, car il faut un espace pour les associations et les divers événements qu'elles organisent.

« En parallèle, un certain nombre de questions se posent : la population de Renens est-elle "formée" à la culture ? Comment les parents peuvent-ils transmettre l'amour de la culture ? Comment les acteurs sociaux peuvent-ils le faire ? Faut-il l'améliorer ou la "démocratiser" ? »²⁹

Entretien avec la cheffe du Service Culture-Jeunesse-Sport :³⁰

Investissements de la ville dans la culture :

Il est clair que Renens ne peut pas autant investir dans la culture que Lausanne. Mais, même si son but n'est pas de devenir un pôle culturel à rayonnement européen, la commune a augmenté le budget et le nombre de postes affectés à la culture.

En outre, un fond interculturel existe pour la région dans le but de promouvoir la culture. Les lieux concernés sont : le Ballet Béjart, l'Opéra, le théâtre de Vidy et l'Orchestre.

Le théâtre Kléber-Méleau, situé sur la commune de Renens, est lui aussi concerné par ce fond dans la mesure où il fait partie de la structure du théâtre de Vidy.

Améliorer l'offre culturelle:

²⁵ Renens a accueilli en octobre 2006, la clôture du programme swixx – mondes culturels Suisse de Pro-Helvetia. À cette occasion, une cinquantaine de manifestations de types très divers se sont déroulées pendant deux jours dans la ville.

²⁶ Marta Pinto, CISE.

²⁷ Valéria Mainini Schenk, CRA.

²⁸ Maria Pedrosa, Franc-Parler.

²⁹ Valéria Mainini Schenk, CRA.

³⁰ Michelle Dedelley, cheffe du service Culture-Jeunesse-Sport.

L'amélioration de l'offre culturelle passe par la consolidation des structures existantes : la Grange, le Silo, Globe-Livre, le CRA... . Cette consolidation doit se faire sur le plan financier, par l'entretien et le chauffage des bâtiments, mais aussi par la mise en lien.

Un objectif serait de mieux coordonner l'offre et de mieux la communiquer. En effet un problème est récurrent : si les organisateurs n'ont pas de fonds libérés à l'avance, les engagements se font au dernier moment, ce qui ne permet pas de bien communiquer l'information ; donc d'attirer un large public. La nouvelle politique de subvention des associations sera en outre un moyen d'alléger leurs charges.

Une autre amélioration viendrait de la création de la Maison des Cultures (« Maison des Cultures », « Maison de la Culture », « Maison des Associations » ; l'appellation est encore à déterminer) : le but de ce bâtiment, qui se situera très probablement au centre-ville, sera d'offrir un lieu complémentaire en matière d'offre culturelle et non pas un « doublon » de ce qui se passe à Lausanne. Mais le contenu est en discussion : au sein de ce bâtiment il pourrait y avoir une bibliothèque, une médiathèque (l'idéal serait de créer un lien entre les trois bibliothèques présentes à Renens) et des locaux permettant d'accueillir des événements organisés par des associations.

En outre, la fête interculturelle qui permet aux gens de se retrouver et de partager des choses mériterait de se passer tous les 2 ans plutôt que tous les 3.

Une remarque importante est que dans le public ou parmi les artistes, il a un certain nombre de personnes provenant de Lausanne qui viennent chercher à Renens ce qu'ils ne trouvent pas ailleurs. Renens a ainsi tout avantage à se profiler par rapport à Lausanne, au niveau de son offre culturelle.

Si l'on considère la taille de la ville et la proximité de Lausanne, l'offre culturelle de Renens donc paraît satisfaisante. Cependant, au risque d'être redondant, soulignons les quelques mesures qui permettraient d'améliorer sensiblement l'offre :

- Mettre en place la maison des cultures.
- Développer l'offre culturelle pour les adolescents.
- Diversifier encore les spectacles.
- Améliorer la communication des événements culturels.
- Réduire le laps de temps entre deux fêtes interculturelles.

Complément à la vie culturelle et la vie associative en matière d'intégration des habitants dans l'espace social, les démarches participatives redonnent à l'individu un rôle d'acteur actif en lui permettant de se réappropriier la ville.

11. L'espace de participation

« Cœur de Ville » :

Suite à l'enquête de marketing urbain (Babey, 2004b) réalisée en 2003-2004, dont les résultats ont été présentés à l'occasion d'une séance publique, la municipalité a mis sur pied, fin 2005, une démarche participative intitulée « Cœur de Ville » et animée par N. Babey.

Cette démarche à la laquelle j'ai pris part, s'est déroulée en 5 séances d'une durée maximale de 3 heures. Hormis lors de la première session, la quarantaine de participants - en moyenne - était répartie en 7 groupes de travail (cyclistes, habitants, automobilistes, piétons, clients, propriétaires, commerçants) ; chacune de ces sessions suivant ce schéma : travaux de groupe / présentations des travaux aux autres groupes / débats.

« L'enjeu méthodologique principal résidait tout d'abord dans la capacité de structurer des débats sur des thèmes précis, ensuite dans la capacité de créer un consensus fort autour de propositions émanant des participants eux-mêmes » (Babey, 2006 : 7).

« Les objectifs du processus participatif ont été présentés comme suit :

- Présenter les projets en cours pour le centre-ville et les principes du plan directeur de la zone concernée ;
- Faire un état des lieux des demandes en matière de circulation, d'affectation et d'esthétique du centre-ville ;
- Emettre des idées et propositions pour ce même centre-ville ;
- Dégager des idées modestes ou ambitieuses et construire un consensus entre toutes les parties prenantes autour de ces mêmes propositions ;
- Remettre ces propositions aux autorités de la ville ;
- À long terme, contribuer à développer à Renens une culture du dialogue et de la concertation » (Babey, 2006 : 8).

Les cinq séances se sont succédées dans l'ordre suivant :

1. Introduction à cette démarche participative.
2. Réflexion sur le centre de Renens
3. Travail cartographique (centre uniquement) ; affectation des voies de communication (piétons, voitures ou « zones mixtes »).
4. Évaluation de diverses propositions de réaménagement, réaffectation de voies de communication.
Propositions et réflexions sur les aménagements et les créations possibles au centre-ville.
5. Évaluations des propositions de réaménagement.
Discussion sur la démarche et les prospectives.

Les principaux inconvénients et défauts du centre-ville relevés par les différents groupes, lors de la seconde séance, peuvent être regroupés par domaines :

- Mobilité : nuisances liées au trafic (pollution, embouteillages, vitesse), accessibilité (coupure Nord-Sud, accès piéton au centre et passages sous-voies), stationnement, mobilité douce (rues piétonnes, infrastructures pour les vélos), transports publics.
- Infrastructures et bâtiments : logements et locaux, architecture, gare.
- Espaces de détente et de rencontre : places (place du Marché, place du Corso et son

sous-sol), zone piétonne, espaces verts, mobilier urbain (place de jeux, éclairage, bancs).

- Attractivité du centre : commerces, lieux de rencontre et de divertissements, vie sociale, image de la ville (identité, sentiment d'insécurité).

Malgré le nombre de thématiques abordées, la question de la mobilité - plus précisément la gestion de la circulation et des voies de communications - a été en quelque sorte la figure de proue de cette réflexion. C'est pourquoi, cette problématique a été plus précisément traitée au cours de la troisième session, avec pour résultat le fait que « tous les groupes de travail se sont rejoints sur la nécessité de :

- Agrandir nettement l'espace piétonnier du centre-ville tout en tenant compte des besoins des automobilistes, en envisageant par exemple des axes de circulation mixtes dans le centre-ville.
- Tenir compte de la nécessité de proposer des places de parc.
- Améliorer les liaisons piétonnières dans l'axe nord-sud.
- Améliorer les liaisons piétonnières dans l'axe est-ouest.
- Ralentir le transit automobile à Renens.
- Proposer des alternatives réalistes aux automobilistes aux abords du centre-ville » (Babey, 2006 : 3).

À partir de ce constat, les participants ont dû évaluer quelques propositions concernant des modifications des rues du centre-ville (14 Avril, Lausanne, Mèbre, Midi, place des 4-Avenues) ; mise en double sens, création de zones mixtes, définition d'un axe piéton. Dans la majorité des cas (cf. figure 29), les propositions ont été acceptées avec un très large consensus.

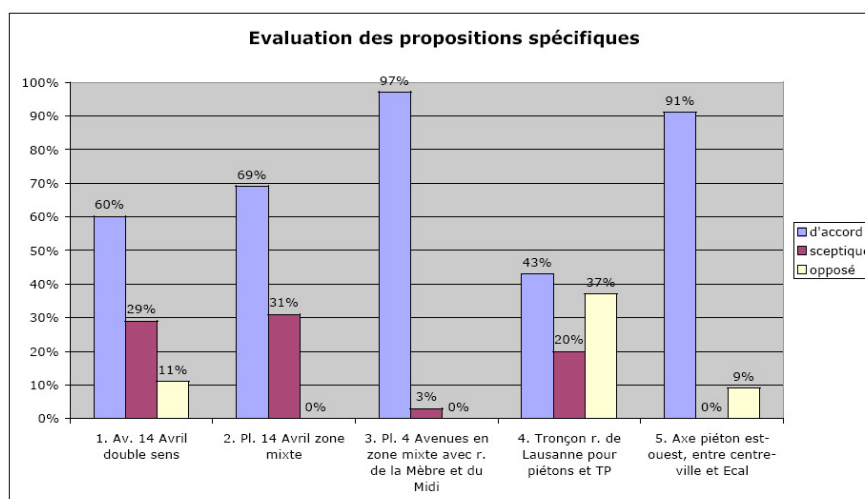


Figure 29 : source (Babey, 2006 : 4).

Lors de la dernière session, les suggestions d'aménagements faites par les groupes ont été à leur tour évaluées (cf. figure 30). À l'exception d'une proposition laissant de nombreux participants sceptiques - la serpentine -, toutes ont eu un écho largement favorable.

Un mot sur La serpentine³¹ : il s'agit d'un projet mené par Bernard Saugy, ingénieur EPFL, ancien conseiller communal de Renens, qui avait aussi pris part à cette démarche participative. Le principe de fonctionnement de la Serpentine est innovateur et, à mon avis, génial. La serpentine est une petite capsule qui se déplace automatiquement grâce à

³¹ www.serpentine.ch

l'énergie transmise par un réseau électrique enterré. Sa petite autonomie lui permettant toutefois de s'éloigner des axes de son réseau pour augmenter sa capacité de desserte. Malgré des essais concluants (notamment à Ouchy), son développement a pour l'instant été entravé par des questions législatives liées à l'absence de conducteur. On ne peut qu'espérer que cette invention qui pourrait être une alternative à l'échelle locale aux automobiles, ne reste pas qu'un projet et soit suivi d'une réalisation concrète ou au moins d'une étude approfondie (à Renens ou ailleurs) ; et ce même si son inventeur et principal promoteur n'est plus de ce monde.

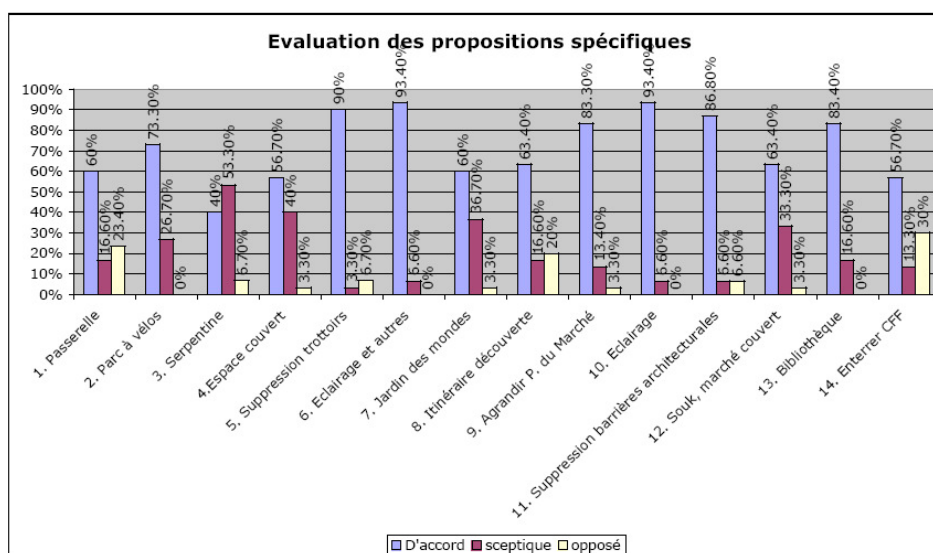


Figure 30 : source (Babey, 2006 : 5).

Le fort consensus autour des propositions faites (circulation ou aménagements) met en exergue l'intérêt d'une telle démarche participative qui peut faire évoluer la situation du centre de Renens grâce à des propositions concrètes approuvées par les participants. Pourtant, le revers de la médaille est que rien ne garantit que les habitants n'ayant pas participé aux débats et dont la pensée n'aurait pas évolué avec la réflexion de groupe soient convaincu par les propositions.

Ce processus participatif ayant été considéré par les différents acteurs comme un succès, il a été appelé à se répéter, notamment dans le cadre de la concrétisation d'une des propositions :

« Dans un avenir bref, la Municipalité va évaluer chacune de ces propositions d'un point de vue technique, financier et juridique. Considérant que ces travaux expriment des aspirations concrètes de la population, la Municipalité a décidé de mettre rapidement en œuvre une première proposition. Précisons que cette volonté de communication et d'échange est un vœu exprimé par les participants du processus participatif. [...] Parmi les 14 propositions spécifiques issues des travaux des groupes de travail, une ressortait d'une manière évidente. Il s'agit de l'éclairage public.

La Municipalité a décidé de donner une première suite concrète à l'opération "Cœur de Ville" en constituant un groupe de travail composé d'habitants, d'utilisateurs et de spécialistes. Ce groupe est chargé d'étudier et mettre en œuvre un projet expérimental d'éclairage public sur un secteur représentatif du centre-ville. Cette démarche pourra servir d'expérience et d'exemple pour des développements ultérieurs, à une plus grande échelle. Le pilotage de cette démarche participative a été confié à l'urbaniste de notre ville. »³²

³² Municipalité de Renens, http://www.renens.ch/dev/autorites/Municipalite/index_C_V.html.

Selon toute vraisemblance, ce projet d'éclairage public n'a depuis lors pas encore été réalisé, ce qui ne signifie pas forcément son abandon ; un projet d'aménagement de la place du Marché ayant été lancé, il est possible que le projet d'éclairage refasse surface après sa réalisation.

Réaménagement de la place du Marché ; processus participatif :

En 2006, la Municipalité a décidé de mettre au concours le réaménagement de la place du Marché en lien avec un nouveau plan de quartier et la construction d'un bâtiment Coop. Ce concours auquel trois bureaux ont été conviés a débuté en septembre par un débat public, afin de saisir plus précisément ce qu'attendaient les habitants de leur centre-ville. Deux mois plus tard, les projets ont été jugés lors d'une séance ouverte au public, pendant laquelle les habitants pouvaient, à défaut de voter, donner leur avis sur les projets.

« Cette démarche, avec ses deux séances publiques, a permis aux usagers d'exprimer les différentes attentes quant à la place, parfois contradictoires mais toujours pertinentes. Elle a sans aucun doute permis au projet d'évoluer, de s'améliorer et a influencé tant les bureaux choisis pour le concours que les architectes mandatés par la Coop et la Municipalité elle-même » (Municipalité de Renens, 2007).

Suite à la désignation du projet lauréat, un nouveau plan de quartier a été créé, puis mis à l'enquête (mars-avril 2007). Pendant cette période, la municipalité a organisé deux séances d'information ainsi qu'une permanence.

Fin mai, des présentations et débats, réunissant les divers acteurs (habitants, architectes, municipalité) ainsi que des spécialistes venus de l'extérieur, ont eu lieu sur quatre jours consécutifs.

Diverses interventions au Conseil Communal, motions, débats publics, ainsi qu'une pétition ont permis de faire évoluer le projet depuis sa conception jusqu'à la votation du 24 février ; le Conseil Communal a en effet décidé (malgré le fait qu'il était très largement favorable au projet - 64 Oui, 4 Non, 2 abstentions) de faire voter les Renonais sur le nouveau plan de quartier.

Cette démarche dans le prolongement de la démarche participative initiale « Cœur de Ville » a été certainement bénéfique, car elle a permis au projet d'évoluer en intégrant certains éléments, en répondant à des critiques ou attentes. De plus, les informations données par la commune ont été abondantes et précises, dans la mesure où la votation concernait un plan de quartier.

Toutefois, si l'opération « Cœur de Ville » a été clairement participative, cet aspect a quelque peu diminué au fil du temps pour laisser place à une démarche plus informative et consultative que participative. Il semble en effet que l'objectif était plus d'informer la population et l'impliquer dans le projet que de la faire participer à la conception et aux prises de décision.

Les nombreuses discussions, propositions faites lors des sessions de « Cœur de Ville » ne semblent pas avoir été véritablement prises en considération pour ce projet. On peut donc regretter le fait que la démarche n'ait pas débouché sur des propositions concrètes de la part de la Municipalité, tirées des débats, propositions qui auraient été à leur tour discutées et remodelées en collaboration avec les participants. Ainsi ces derniers auraient quitté le rôle de public pour devenir acteur.

Cet affaiblissement de la dimension participative du projet s'explique peut-être par la technicité du plan de quartier et par la collaboration avec un partenaire privé (la Coop). Cependant, tant la municipalité que les architectes mandatés par la Coop paraissent avoir pris en compte, dans le projet soumis à la votation, certaines critiques et remarques émises par la population.

La quantité d'informations transmises à la population, les espaces de débat et la votation ont été un pari relativement risqué pour la Municipalité qui soutenait, dans son intégralité, le projet.

En effet, les opposants ont pu utiliser certains éléments ne concernant pas directement le plan de quartier pour essayer de contrer le projet. En outre le débat a parfois eu tendance à dévier sur l'architecture du bâtiment, qui est en bonne partie du ressort du partenaire privé et non de la commune. Un autre risque lié à l'abondance des informations et à la relative complexité de la notion de plan de quartier se révèle lors de discussions avec certains utilisateurs de la place. Ces derniers n'ayant pas forcément pris part aux séances et débats avaient, dans certains cas, une vision du projet complètement biaisée : peur que le bâtiment ne soit construit sur l'actuelle place de jeu, vision d'un cube de béton sans vitrines, absence d'arbres, etc.

Les habitants de Renens ont tranché la question en votant un oui massif (77%) et il semble bien que ce soit une chance pour la commune, car non seulement l'ancien plan de quartier était une menace pour le centre, mais en plus, l'opposition, outre une certaine mauvaise foi, ne proposait aucune alternative valable au nouveau plan.

Il faut donc espérer que la nouvelle place et les opportunités offertes par le bâtiment Coop redynamiseront le centre-ville.

On ne peut que souhaiter que l'aménagement de la place du Marché se fasse en partie en collaboration avec les différents usagers de la place mettant ainsi en exergue le caractère participatif de la démarche entreprise 5 ans auparavant.

12. L'espace public ; utilisation du centre-ville

L'espace public est compris ici dans sa signification matérielle et immatérielle ; matérielle, lorsqu'on aborde les places du Marché ou de la Gare, places qui sont des espaces accessibles à tous - espaces urbanisés, mais ouverts. Ces espaces publics peuvent être, comme dans le cas de la place du Marché, des lieux multifonctionnels, centraux, des lieux de rencontre, de détente ou de passage, ou comme c'est le cas pour la place de la Gare, un espace dégagé dont la fonction se réduit à mettre en valeur un lieu et à en faciliter l'accès.

L'espace public est également abordé dans ce chapitre sous l'angle immatériel, dans la mesure où le réaménagement du centre-ville a fait l'objet d'un débat public au sein de la population renanaise ; l'espace public ne renvoyant pas à la place, mais étant l'espace de discussion.

Lieu commun, l'espace public est parfois un espace rêvé par les habitants, qui y projettent leurs désirs. Dans le cas de la place du Marché, l'espace public est un lieu pour lequel les attentes ne se limitent pas à l'aménagement et au mobilier. Les habitants vont en effet exprimer des désirs en liens avec les richesses sociales qu'il peut offrir. Ceci amène à s'interroger sur les propriétés du centre-ville idéal dont rêvent les habitants ?

L'évolution d'une ville passe aussi par la création de grands projets urbains améliorant l'offre de la ville ou solutions à des problèmes, transformant la ville, la remodelant pour qu'elle corresponde aux attentes de ses usagers. Déclenchant parfois les passions, ne satisfaisant jamais tout le monde, les projets sont essentiels, car ils font vivre la ville.

12.1. Projets urbains

Au cœur de l'espace publique de Renens se trouvent la place du Marché et la gare. Or, ces dernières entrent justement dans une période de transformation.

Ces réaménagements seront suivis de la mise en place d'un service RER, ainsi que de la création d'une ligne de tram reliant Renens à Lausanne. Ces projets ont été initiés par la municipalité ou développés par l'intermédiaire du SDOL, dans le but de redynamiser le centre-ville et d'en améliorer l'accessibilité.

Parmi les principaux objectifs du SDOL, qui s'inscrit aussi dans le projet plus global du PALM, on trouve une volonté de densification de la ville et de transfert modal ; en améliorant le réseau de transports publics et en favorisant la mobilité douce.

Le projet de la place du Marché mentionné dans les lignes consacrées à la démocratie participative fait justement partie de ces projets d'envergure touchant une grande partie de la population.

La place du Marché :

Le centre-ville devait, il y a des années de cela, être dynamisé par la création d'un second centre commercial – à proximité de la place du Marché- complétant l'offre de la Migros et augmentant l'achalandage des commerces situés sur les rues piétonnes. Ce projet finalement abandonné à cause du développement des zones industrielles des communes de l'extrémité Ouest de l'agglomération lausannoise et de leurs grands centres commerciaux, dont la concurrence a nui à l'attractivité du centre-ville rennais.

La politique du tout à l'automobile ayant progressivement commencé à faire place à une politique plus durable, intégrant le renforcement des transports publics et affichant une volonté de redensification des centres villes (par opposition à l'étalement urbain), le centre de Renens a regagné en intérêt.

La Coop, qui possède un terrain attenant à la place, a exprimé dès 2004 son désir de construire un centre commercial. La Municipalité voyant dans ce projet l'occasion de développer son centre-ville et de transformer une place quasi inchangée depuis une trentaine d'années s'est lancée dans un partenariat avec le distributeur.

Un cap déterminant a été récemment franchi (24.02.08), par l'approbation populaire du nouveau plan de quartier lié à ce projet. Les principaux changements qui seront apportés au cœur du centre-ville sont la construction d'un nouveau bâtiment, le réaménagement de la place et la création d'un square.



Photos 8 et 9 : Place du Marché

Mise au concours

Lors de la séance publique d'introduction au concours d'aménagement de la place du Marché (21.09.06) un certain nombre de désirs ou de craintes ont été énoncés par les participants.

Mobilier et aménagement de la place :

- La nouvelle place doit être d'une superficie supérieure ou au moins équivalente à l'ancienne place. Son agrandissement devrait se faire au niveau du nouveau bâtiment et du côté de la rue du Midi.
- Eviter un cloisonnement de la place en préservant des ouvertures dans l'espace visuel.
- Élargir le passage entre la Migros et la Coop pour éviter qu'il ne soit un « goulet ».
- Le nouveau bâtiment devrait inclure des arcades du côté de la place.
- Améliorer l'accès à la place depuis la rue du Midi pour les personnes à mobilité réduite.
- Maintenir un accès de qualité à la place pour les véhicules utilitaires des maraîchers.
- Désirs d'une place originale, novatrice, mais gardant sa mixité (jeunes, aînés) et son « esprit de fête ». La singularité de la place actuelle serait liée à sa grande convivialité en regard de l'importance de la ville.
- Maintenir une place de jeu pour les enfants.
- Ajouter des bancs supplémentaires.
- La place doit être arborisée ; certains désirent maintenir les arbres en place, d'autres, les couper (arbres malades).
- Crainte d'un bétonnage de la place lié à la construction du parking souterrain.
- L'aménagement de la place doit prendre en compte son utilisation pour le marché et les diverses animations, car ces derniers jouent un rôle clef dans la vie du centre.
- Modularité de la place : créer des points de fixation pour une bâche pouvant couvrir une partie de la place, simplifier l'accrochage d'un écran de cinéma, réfléchir à l'acoustique de la place et à la disposition d'une scène musicale.
- Risque de conflits entre la terrasse du futur restaurant et les étals des maraîchers.

Réflexion globale sur le centre :

- Aborder la question de la place du Marché sous un angle plus large en intégrant la zone située entre la gare et la Poste : liens entre les différentes places, animation de la place du Corso, circulation Nord-Sud, modification de la circulation de l'avenue du 14-Avril.
- Ajouter un square en sus de la place.
- Question de la pertinence de la création d'un parking souterrain dans un contexte de promotion des transports publics.

Redynamisation du centre :

- La redynamisation du centre ne doit pas se limiter à ce partenariat Coop / commune, mais être liée à une promotion économique plus large (création de petits commerces spécialisés, restaurants chaleureux).
- Créer des locaux pour diverses associations.
- Projet de médiathèque, de Maison des Cultures.
- Importance de la mixité des utilisations (commerces, emplois, logements) et question de la création de logements sociaux.

Critiques de la démarche :

- Processus participatif : pour quelques participants, le projet semble déjà trop avancé et la démarche participative aurait dû être entreprise encore plus tôt, ce qui semble peu réaliste puisque le terrain où sera construit le bâtiment appartient à la Coop. De plus, ils désapprouvent l'absence de représentants des habitants de Renens dans le jury et ce, même si la population a la possibilité de donner son avis sur les projets présentés.

Ces interventions, si elles ont certainement rendue la Municipalité attentives sur quelques points ou influencé les architectes (le projet lauréat, présenté ci-dessous, en retient certains aspects), devraient encore être prises en considération au moment de la réalisation de la place.

Journées de présentation du projet associé au nouveau plan de quartier

Lors des quatre journées de présentation du projet lauréat (mai 2007), un certain nombre de réflexions ont été proposées quant au rôle et à la fonction du centre-ville et de sa place.

La première thématique concerne la densification, en particulier l'importance de densifier là où il existe déjà une bonne offre en matière de transports publics – il est évident que l'augmentation de la demande permet aussi une extension de l'offre. Or le centre, déjà bien relié par les TP, verra son accessibilité encore améliorée avec la réalisation des projets du SDOL. Toutefois, afin d'avoir un impact positif, la densification doit se faire en limitant les nuisances liées au bruit et à la pollution atmosphérique.

Pour A. Da Cunha, [le centre-ville de Renens ne semble pour l'instant pas en être un ; or, plus de densité au centre permettrait de trouver de la centralité.

De plus, le potentiel à bâtir est de 5% à Renens, soit le plus faible de la région, ce qui ne laisse pas d'autre choix que de bâtir sur l'existant, rénover, compléter.]³³

Un centre dense et respectueux de la mixité sociale permet une concentration et par là une plus grande proximité et hétérogénéité de ses habitants, ce qui va améliorer quelque peu la sociabilité en provoquant rencontres, échanges et ce notamment autour de sa place et lors du marché. En outre, [la construction, en fermant la place, qui était jusqu'ici plus ou moins ouverte sur une de ses faces, lui fera peut-être « gagner en intimité »]³⁴.

La seconde thématique concerne la dynamisation du centre-ville.

D'après A. Da Cunha toujours, [l'animation du centre-ville doit être complétée par une plus grande attractivité commerciale et par la spécialisation ; l'attractivité commerciale pouvant justement être améliorée par la construction prévue.

À défaut de bâtiments historiques, de vieille ville, il faudrait donner du vécu à la place, en créant une maison de quartier, en s'appropriant l'espace - les façades extérieures par exemple]³⁵, comme c'est le cas dans le quartier du Vauban à Freiburg (DE).

L'appartenance est étroitement liée au vécu. J.-B. Racine insiste sur le fait que [la ville doit inviter à participer à sa créativité, car en participant, on se sent appartenir. De là découle un sentiment de responsabilité]³⁶, sentiment qui peut avoir un impact important sur l'atmosphère d'une ville et donc sur le bien-être de ses habitants. On pourrait aussi

³³ A. Da Cunha, professeur à l'université de Lausanne, directeur de l'Institut de géographie. Conférence du 24.05.07, place du Marché, Renens.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*

³⁶ J.-B. Racine, lors de la conférence du 26.05.07, place du Marché, Renens.

émettre l'hypothèse que l'appropriation de l'espace réduit le sentiment d'insécurité. En outre, pour qu'un centre soit vivant il doit présenter une mixité fonctionnelle en plus de la mixité sociale, en offrant logements, emplois, loisirs. D'où l'importance, outre les appartements et commerces, d'espaces verts (square, arbres), et de lieux de détente et de rencontre - zones piétonnes - tels que la place. Place qui, pour favoriser le contact entre les habitants, devra être apte à accueillir des manifestations culturelles et le marché, tout en permettant de multiples usages (jeu, promenade, repos sur des bancs, traversée piétonne).

Le bâtiment Coop

Le bâtiment, propriété de la Coop, abritera aux sous-sols un parking et un magasin Coop de taille moyenne. Au niveau du sol, la surface sera destinée à un restaurant, des commerces et des bureaux. Aux étages, se trouveront logements (ils constitueront 60% de la surface du projet) et bureaux.

Ce bâtiment, bien que formant une unique construction, sera séparé en deux, hors sol, afin de préserver la rue de la Savonnerie. Les points clefs de cette construction se résument par :

- L'enfouissement du centre commercial à proprement parler, pour éviter d'avoir des façades aveugles (comme de coutume). De plus, les volumes et hauteurs du bâtiment sont différenciés pour mieux s'intégrer dans le cadre bâti existant.
- La combinaison de la galerie marchande et d'un espace couvert, mais ouvert, élargissant ainsi la place ; manière aussi d'entrelacer les fonctions sociales et commerciales.
- L'établissement d'un restaurant donnant sur la place. La règle étant que ses heures d'ouvertures doivent être indépendantes de celles des commerces, afin de faire vivre la place le soir et le weekend.
- La création de logements (qui seront en partie subventionnés par la commune), motivée par la demande en matière de logement, mais dont le but est aussi de densifier le centre-ville tout en favorisant la mixité sociale et l'usage des transports publics.
 - Le parking souterrain compensera les places de parc supprimées et offrira des places tant aux futurs consommateurs, qu'aux commerçants et locataires. Cette création de places de parc supplémentaires peut - à priori- paraître aller à l'encontre de la politique durable soutenant les transports publics, mais il faut relativiser cette idée par les éléments suivants : en premier lieu, le nombre de place pour les voitures est relativement limité (229, soit un peu moins que ce que les normes en vigueur autoriseraient) et des places pour les deux roues sont prévues (notamment pour les vélos, ce qui constitue un progrès). En second lieu, il faut admettre que les déplacements liés aux achats alimentaires sont encore largement tributaires de la voiture. Dernier point, la création du parking et son utilisation par des clients ne signifient pas forcément une importante augmentation du trafic sur les axes concernés ; en effet, il est possible que le nouveau commerce capte simplement une partie des flux qui passent actuellement par Renens pour se rendre dans les commerces situés en périphérie.
- Point positif pour l'environnement en général, mais peut-être aussi indirectement pour l'image de Renens (et de Coop), cette construction sera aux normes MINERGIE (voire même MINERGIE P)³⁷ – standard de construction assurant une plus grande durabilité écologique.

³⁷ Au sujet des normes MINERGIE et MINERGIE P, voir www.minergie.ch.

Aménagements prévus

L'objet de la votation portait sur le nouveau plan de quartier et l'avant-projet architectural l'accompagnant, et non pas sur un projet abouti et définitif.

De même que le travail sur les façades du bâtiment et l'aménagement intérieur ne se dessinent pas encore clairement, l'aménagement de la place doit être étudié. Ceci se fera par le biais d'une démarche participative : « Le projet prolonge le processus participatif en laissant place aux usages multiples actuels. Les éléments meublants la place évoqués par le projet seront précisés dans le cadre d'une charte et d'un groupe de travail incluant les partenaires concernés.

Cette façon de faire permet aussi de coordonner le projet de la place le plus sûrement possible avec le futur bâtiment » (Municipalité de Renens, 2007 : 9).



plan de quartier P39 : illustration



Figure 31 : plan de quartier P39, maquette et illustration. (Municipalité de Renens, 2008 : 3, 6).

Le projet ayant remporté le concours comporte les caractéristiques suivantes : il offre une perspective globale du centre-ville en intégrant notamment les ruelles piétonnes et l'avenue du 14-Avril dans le projet. Il crée un lien entre la place du Marché, la placette avec la fontaine jouxtant le centre Métropole et le square de la Savonnerie.

Seconde caractéristique, la place du Marché sera agrandie tant du côté de la rue du Midi que côté du nouveau bâtiment : « à l'échelle de la place, le projet dégage au maximum l'espace, pour un usage le plus généreux possible, l'élargissant à la fois en direction de la rue du Midi et sous le bâtiment. Il propose une articulation entre la rue du Midi et la place du Marché par un jeu de rampes et de couvert, ce qui permet de cadrer l'espace et de mettre en valeur cette césure » (Municipalité de Renens, 2008 : 6).

Un autre point important concerne les espaces verts : l'étendue du parking souterrain ne couvrira pas l'ensemble de la surface de la place afin de permettre la plantation d'arbres en pleine terre ; le grand saule qui occupe aujourd'hui la place étant aussi préservé. L'arborisation de la place sera complétée par le nouveau square de la Savonnerie qui sera créé sur le terrain en friche, situé en bordure de la rue du même nom ; « ce nouveau square joue sur le contraste entre une partie à dominante végétale et une partie à dominante minérale. Il élargit l'offre des espaces publics et de l'arborisation du centre-ville, répondant ainsi aux volontés municipales en la matière. » (Municipalité de Renens, 2007 : 9).

Pendant la durée des travaux, la rue du midi et place du Corso accueilleront le marché et les animations. La placette servira, elle, de place de jeu pour les enfants.

En ce qui concerne, les autres projets touchant le centre, mentionnés dans le préavis de la place du Marché - c'est-à-dire les plans de quartier de la Savonnerie et de la Croisée -, il faut savoir qu'ils ne sont pas encore réellement à l'ordre du jour : [Le plan de quartier de la Savonnerie n'est pour l'instant qu'une intention et le plan de quartier de la Croisée existe bien, mais comme il est vieux d'une quinzaine d'années, une réflexion est menée sur la nécessité de le réviser ; l'objectif étant de savoir si la densité et la mixité correspondent encore à la situation actuelle.]³⁸

Réaménagement de la gare et des places attenantes :

Force est de constater que l'état actuel des infrastructures de la gare de Renens ne conviennent pas à ceux de la quatrième ville du canton et d'autant moins à la [3^{ème} gare de Suisse romande en termes de bassin de population desservi] (PALM, 2007a). La gare de Renens est étonnante en ceci qu'elle est coupée du centre par les rails et qu'elle lui tourne le dos. Il n'y a ainsi pas vraiment d'unité entre le centre et la gare.

C'est pourquoi les quatre communes entourant la gare, en collaboration avec les TL et les CFF, ont lancé dans le cadre du SDOL un concours dont les objectifs étaient les suivants : « requalifier les places nord et sud de la gare – espaces publics relativement restreints en regard de la population desservie qui fera de cette gare la troisième de Suisse romande –, relier ces places à travers la coupure des voies, et, tout en améliorant la sécurité et le confort pour les piétons et cycles, laisser passer bus et transport en site propre afin de créer une interface de transports publics pour l'ensemble de l'Ouest lausannois » (PALM, 2007a). À ces mesures, il faut encore rajouter un accès facilité aux quais (création d'ascenseurs notamment) et des protections contre le bruit. « Le programme inclut notamment la requalification des Places de la Gare nord et sud. Il vise aussi l'amélioration du passage sous voies, la création d'une nouvelle liaison nord-sud pour les mobilités douces, l'amélioration des accès aux quais, réaménagés pour être mis

³⁸ D'après M. Hofstetter, urbaniste communal, 4.03.08.

en conformité avec la législation en vigueur, pour augmenter la convivialité et la sécurité des usagers » (SDOL, 2007 : 7). Lors des sessions de la démarche participative « Cœur de Ville » qui se sont déroulées fin 2005, la question des passages sous voies avait déjà été abordée et la solution proposée était la création d'une passerelle ; solution à laquelle avait adhéré la majorité des participants.

En effet, malgré des rénovations effectuées, le passage sous voies de la gare pose problème : d'une part, il provoque un sentiment d'insécurité chez certains habitants, et d'autre part il se révèle être inadapté pour les personnes âgées ou des personnes à mobilité réduite. De plus, lors des transbordements d'un train à un autre, l'accès unique proposé par le sous voies rallonge le trajet. Une passerelle combinée au passage existant pourrait donc être la réponse à ces défauts.

Le projet lauréat « Le rayon vert » propose essentiellement une réflexion sur les places situées au Nord et au Sud de la gare, et sur la passerelle les reliant. « Le groupement lauréat a pris le parti d'une passerelle végétalisée pour traverser les voies et desservir les quais. Complémentaire au passage inférieur existant, cet ouvrage crée une liaison urbaine agréable et symbolique entre le nord et le sud de l'Ouest lausannois. Ce projet exploite le potentiel paysager du site en offrant aux riverains et aux voyageurs un nouveau point de vue panoramique sur la ville et le Jura. La position judicieuse de la passerelle permet de libérer de l'espace sur les deux places qui vont ainsi redevenir pour les piétons de véritables espaces de vie grâce à un traitement simple mettant en valeur l'environnement bâti » (PALM, 2007a).

En principe, le projet définitif d'aménagement de la gare devrait être élaboré d'ici 2010 sur la base du projet gagnant et des remarques du jury l'accompagnant. Sa réalisation prenant place entre 2011 et 2015.

Ces deux grands projets menés par la Municipalité vont modifier le centre-ville et probablement certaines pratiques, mais quels sont les vœux et les rêves des usagers du centre-ville ?

12.2. Espace rêvé ; le centre-ville idéal

Pour mieux apprécier la relation entre les habitants et leur ville, les questions suivantes ont été posées à une vingtaine de personnes :

- Pensez à Renens. Quels sont les mots ou images qui s'imposent à vous ? 5 mots.
- Si vous deviez quitter Renens que regretteriez-vous ?
- Quand vous recevez un ami de l'étranger que lui faites-vous visiter à Renens ?
- D'après vous, qu'est-ce qui pourrait améliorer la vie à Renens ?
- Aimez-vous le centre-ville de Renens ? Quels reproches pourriez-vous lui faire ?
- Quel serait pour vous le centre-ville idéal ?

Résultats du questionnaire :

Pensez à Renens. Quels sont les mots ou images qui s'imposent à vous ? 5 mots. Renens est une ville :			
Cadre urbain :	Population :	Espace public :	Etat d'esprit :
Hétérogène / hétéroclite	Multiculturelle	Sale / propre	Créative
Industrielle	Jeune	Morte le soir	Active, en mouvement
Importante / petite	Pauvre	De culture	Conviviale, tolérante
Proximité			Interculturelle
Accessible			Intéressante
Banlieue			Calme
			Sécuré / incivilités

Si vous deviez quitter Renens que regretteriez-vous ?		
Liens sociaux et état d'esprit :	Offre :	Autre :
L'ouverture de la municipalité et l'esprit d'entreprise	Le centre commercial, les commerces	L'attachement sentimental
L'ambiance, la mentalité	Le parc de jeu et les espaces verts	Rien / Tout
La vie villageoise de la place du Marché	La proximité, l'accessibilité	
La multiculturalité		
Les voisins et amis		

Quand vous recevez un ami de l'étranger que lui faites-vous visiter à Renens ?			
Centre-ville :	Autres lieux :	Constructions :	Autre :
Le Centre-ville	Les hauts de Renens	La volière	Ballades à faire dans la commune.
La place du Marché	Le Village	L' ECAL	La voirie en général.
Les rues piétonnes	Les Baumettes	L'église catholique	Restaurant le Cashmire (restaurant indien de renom).
La Migros	Le parc du Bugnon	La piscine	Rien, va sur Lausanne.
La place de la Gare	Les environs du Château.		
	Les Côtes de la Bourdonette (pour la vue)		

D'après vous, qu'est-ce qui pourrait améliorer la vie à Renens ?		
Infrastructures :	Espace social :	Mobilité :
Améliorer l'esthétique.	Moins de chômage.	Lutter contre la congestion, décharger les liaisons pour Lausanne.
Que les projets en cours aboutissent.	Meilleure ambiance.	Améliorer les TP.
Nouvelle place du Marché.	Moins d'insécurité et d'incivilités.	Augmenter le nombre de places de parc (vers le village).
Plus d'espace et d'établissements publics.	Régler les problèmes liés aux étrangers.	Faciliter la mobilité douce.
Bistrot, cafés avec plus de cachet.	Plus d'activités pour les ados.	
Plus d'espaces verts pour se balader.	Eduquer les enfants et adolescents.	
Salle de cinéma.	Investissements dans le scolaire (collège).	
Maison des Cultures.	Recréer une vie nocturne.	
	Améliorer l'image prêtée à Renens.	

Aimez-vous le centre-ville de Renens ? Quels reproches pourriez-vous lui faire ?	
Points positifs : Présence de bancs et de verdure. Tout est à proximité. Offre multiple. Manifestations, fêtes, marché. Lieu souvent animé permettant des rencontres sympathiques. Ambiance de petit village. Convivialité. Multiculturalité. Attachement des gens.	Points négatifs : Déclaré centre mais n'en est pas un. Se meurt. Kiosque immonde. Place pas belle. Manque de jeux d'eau. Problèmes de circulation. Incivilités des jeunes.

Quel serait pour vous le centre-ville idéal ?		
Lieux existants : Renens Morges Neuchâtel (vieille ville, rues piétonnes) Place St-Marc Sienna Barcelone Trafalgar square New-York	Aménagements de la place: Grande place (comme la Riponne). Espace fermé. Grand bassin, fontaine avec jeux de lumière. Bancs. Zone pour les enfants, place de jeux plus grande. Espaces verts, jardins. Architecture plaisante. Projets ambitieux. Cohérence architecturale. Garder les bâtiments historiques. Agréable comme elle est maintenant, ne veut pas de bâtiment en béton.	Infrastructures et mesures : Garderie, centre de loisirs. Cafés avec terrasses. Magasins intégrés à la place. Boutiques de cadeaux ou d'images. Extension le samedi des heures d'ouverture des magasins. Commerces vivants (et qu'on aide à vivre). Marché plus fréquent. Eviter le monopole commercial. Mixité sociale, éviter l'effet ghetto. Endroit où on peut aller sans devoir y travailler ou y acheter quelque chose. Améliorer l'offre TP. Interdire le trafic au centre.

Le programme de législature (cf. chapitre 7, partie I) de la Municipalité définit les objectifs qu'elle se donne pour remplir la mission de faire de cette ville un lieu où il fait bon vivre.

Il est temps de confronter les avis exprimés par les habitants interrogés à ces objectifs, pour vérifier si les axes d'action de la Municipalité correspondent bien aux préoccupations, avis et désirs de la population.

Pour rappel, les axes d'action sont énumérés dans la phrase suivante : « Renens, ville créative, intégrante, équitable, durable, efficace où il est possible de vivre ensemble, égaux et différents » (Municipalité de Renens, 2006).

Sans s'attarder sur les différentes mesures préconisées par la Municipalité (elles sont à l'état de projet ou déjà réalisées) pour chacune de ces missions, il semble bien que les désirs et remarques émis par la population puissent être répartis parmi ces cinq concepts ; celui d'« efficace » transparaît indirectement dans les réponses, dans le cadre des inquiétudes quant à l'insécurité et aux incivilités (c'est peut-être un signe tacite que la population est satisfaite par l'action du conseil communal et de la Municipalité, et lui fait confiance).

	Créative	intégrante	équitable	durable	efficace
Sélection de désirs émis par les habitants	Nouvelle place du Marché. Maison des Cultures. Animations.	Garderie. Centre de loisir. Place de jeux. Bancs.	Mixité sociale Multiculturalité.	Améliorer l'offre des TP. Favoriser la mobilité douce. Zones piétonnes. Plus de verdure.	Lutter contre le sentiment d'insécurité. Education, prévention des incivilités.

Le fait que les avis exprimés par les personnes interrogées puissent être classés parmi les 5 axes d'action n'est pas surprenant, car ceux-ci couvrent de très larges domaines. Par contre, leur répartition relativement égale témoigne du bien-fondé de la volonté de mener en parallèle des actions dans plusieurs directions.

Les désirs émis par les habitants correspondent à leur vision personnelle qui est en partie tributaire de l'usage qu'ils font du centre. À l'offre proposée actuellement ou prévue par la Municipalité, six éléments pourraient être développés pour renforcer l'attractivité de la commune, à commencer par le centre :

- L'implantation de bars et restaurants lumineux, confortables avec des terrasses donnant sur le centre et offrant – pourquoi pas – des spécialités de différentes régions du monde ; tout à l'opposé de ce qui se trouve actuellement la rue de Lausanne par exemple.
- Un cinéma. L'objectif des ces deux premières propositions étant d'animer le centre le soir et le week-end.
- Une augmentation de la fréquence du marché ; le mercredi par exemple.
- Quelques commerces ciblant aussi la population plus jeune, tels que magasins de mode, sport, électronique (grande surface).
- En ce qui concerne l'aménagement de la place, on pourrait imaginer des jeux d'eau originaux : jets d'eau incorporés dans la surface du sol, qui seraient à la fois décoratifs (pouvant être éclairés), ludiques (on pourrait s'y rafraîchir l'été) et pratiques (ils n'encombrent pas la place en cas de marché ou de manifestations).
- Par ailleurs, l'établissement d'un gymnase à Renens réduirait peut-être le détachement à l'égard de la ville de certains jeunes qui, étudiant à Lausanne, y créent de nouvelles attaches et habitudes et n'ont que peu de raisons de fréquenter le centre-ville de Renens.

L'absence de ces éléments font peut-être que le centre actuel de Renens reste pour certains un lieu purement fonctionnel lié à l'offre du centre commercial ou à l'accès à la gare ; gare qui s'imposera bientôt comme le centre névralgique du réseau de transports publics de l'Ouest lausannois.

13. Mobilité

Ce chapitre sur la mobilité doit sa présence à l'importance du rôle des voies de communication, en particulier des transports publics, dans la position qu'occupe la commune dans l'agglomération, ainsi que dans les liens entre la commune et son centre. En effet, un réseau de transports publics efficient intensifie la relation entre la commune et le reste de l'agglomération et évite une coupure néfaste à son développement. De même, un accès facile pour les habitants à leur centre-ville renforce le sentiment d'attachement à la commune et évite qu'ils ne se dirigent vers d'autres centres.

La mobilité est un des axes phares du PALM et des chantiers du SDOL. Les objectifs clefs concernant le centre de Renens sont non seulement d'améliorer les liaisons Nord-Sud en transports individuels motorisés (TIM) et de requalifier les axes routiers, mais surtout d'améliorer l'accessibilité du centre en transports publics (TP), la qualité du réseau en général, ainsi que de favoriser la mobilité douce.

Aménagements routiers

Réseau des transports individuels motorisés ; autoroute urbaine, jonctions et routes principales :

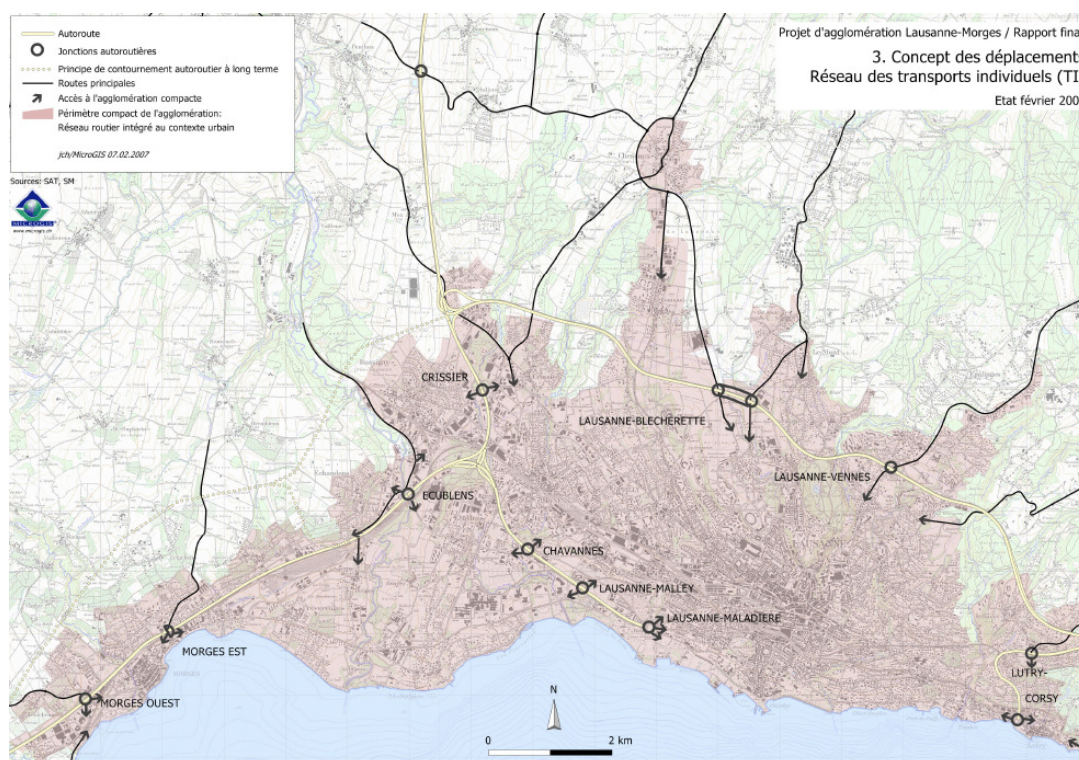


Figure 32 : source : PALM, février 2007.

[Le changement majeur aurait dû consister en le déclassement du tronçon autoroutier situé entre l'échangeur de la Venoge et celui de la Maladière en une autoroute urbaine aux accès plus nombreux. Le but de la démarche étant de décharger les routes cantonales parallèles au lac qui sont engorgées par le trafic de transit, de réduire le bassin des jonctions et d'alimenter directement les parcelles de secteurs de développement. Finalement ce projet d'adaptation de l'autoroute a été écarté pour des questions de budget ; la rehiérarchisation de l'autoroute provoquant un transfert des coûts d'entretien entre la Confédération et le Canton.

Cependant, un projet revu à la baisse devrait se réaliser : des jonctions seront ajoutées à Ecublens, Chavannes et Malley, et la vitesse autorisée sur l'autoroute sera réduite. De plus, des contre-allées sont prévues pour faciliter l'accès aux secteurs de développement]³⁹.

L'impact de ces travaux, hors du territoire renanais, devrait être non négligeable pour Renens puisqu'elle est traversée par deux des trois routes principales partant de Lausanne en direction de l'Ouest, et que les futures jonctions sont situées à proximité de la commune.

Mesure complémentaire, les liaisons Nord-Sud devraient encore être améliorées.

Réseau TL

Malgré l'introduction d'une nouvelle organisation du réseau TL en automne 2008 et la mise en service du M2, les changements ne toucheront pas directement Renens. En ce qui concerne les bus, la grande transformation se fera avec l'entrée en vigueur du réseau 2014. À ce nouveau réseau s'ajouteront encore une amélioration du RER vaudois, la construction d'une 4^{ème} voie de train entre Renens et Lausanne, ainsi que la création d'un « axe fort » TP.

Etat du réseau de transports public dans les communes de l'Ouest lausannois (début 2008) :



Figure 33 : source : plan des transports publics de la région lausannoise, 2007

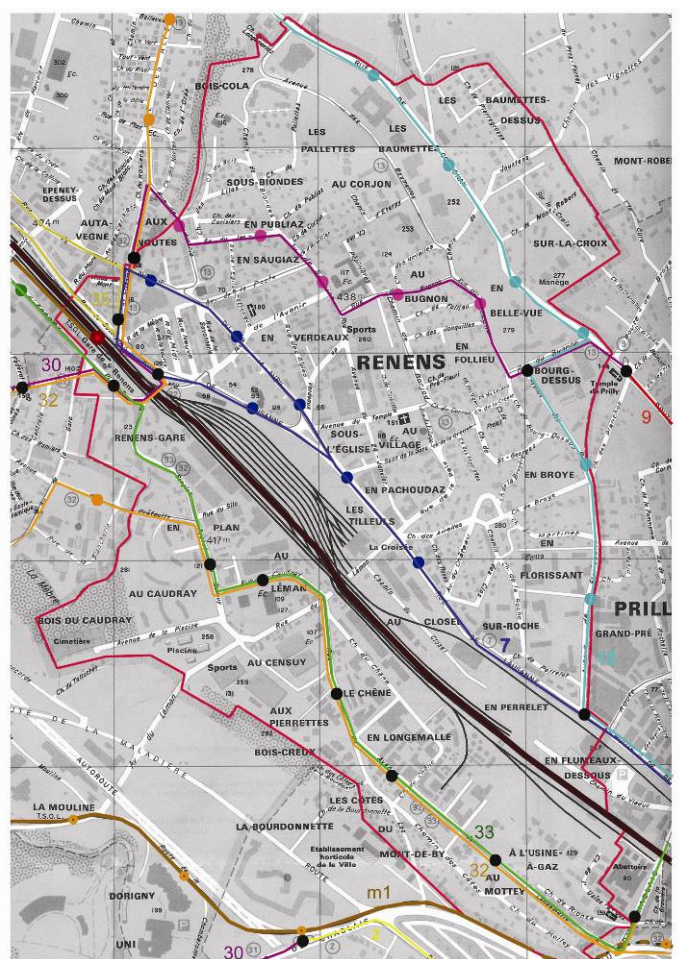


Figure 34 : Source du fond de carte: carte Lausanne Ouest ; plan des communes, 1988. (Subilia, 2007)

³⁹ Ariane Widmer, SDOL, entretien du 8.04.08.

Dès 2010, un réseau en étoile sera créé depuis la gare de Renens à destination de toutes les communes de l'Ouest lausannois. Cette région, qui était jusque-là moitié moins bien desservie que Lausanne, verra enfin une nette amélioration de l'offre du réseau TP. Renens se renforcera ainsi dans son rôle d'interface principale dans la desserte des communes de l'Ouest lausannois.

Nouveau réseau TL, qui sera mis sur pied entre 2009 et 2014 :

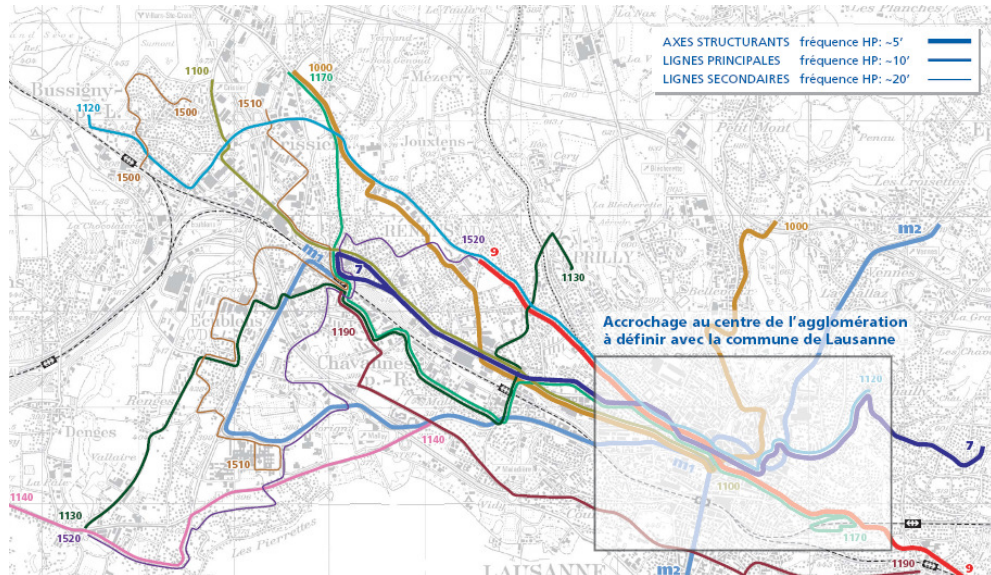


Figure 35 : Réseau TC 2014 : variante préférentielle des communes du SDOL, validation GROFIL du 28 juin 2007, tl-DO-Tbo, juillet 2007.

RER : Halte à Malley et 4^{ème} voie CFF entre Renens et Lausanne

Actuellement, le trafic ferroviaire entre Renens et Lausanne présente des signes de saturation, d'où la nécessité de construire une voie supplémentaire.

En outre, le secteur de Malley connaîtra bientôt un fort développement pour devenir un des principaux pôles en termes de bassin de population et de bassin d'emploi. Ce développement devra s'accompagner d'une amélioration du réseau TP, en particulier en ce qui concerne le réseau régional. C'est pourquoi, il est prévu de réaliser entre 2008 et 2010 une nouvelle halte ferroviaire à Malley, qui sera desservie par le RER vaudois. Ainsi, ces deux projets indissociables contribueront à améliorer - dans une moindre mesure il est vrai - l'accessibilité de Renens.

Création d'un « axe fort » TP : le tram

Le réseau des TL ne pouvant répondre à long terme à la croissance démographique liée à la densification, une alternative aux bus doit être mise en place pour faire face à une forte augmentation de la demande. C'est pourquoi, il est prévu de construire dès 2011 une ligne de tram reliant Bussigny à Lausanne ; ligne passant par le centre-ville de Renens. Cette ligne devrait en principe longer les rails en suivant la ligne actuelle du bus n° 7 (plus précisément le tracé suivi depuis la gare de Renens par les bus partant pour Lausanne ; c'est-à-dire le long de la rue de Lausanne).

L'impact positif d'un tel projet sur la qualité du réseau de transport public serait évidemment très important ; la capacité, la fréquence et la ponctualité étant améliorées. Ce projet signifie aussi la fermeture d'un tronçon de la rue de Lausanne au TIM et la mise à double sens de l'avenue du 14-Avril.

Un second « axe fort », situé entre Crissier et Prilly, concerne Renens dans la mesure où il passe par la route de Cossonay située au Nord de la commune. Mais cet axe ne consistera qu'en la mise en place d'une ligne de bus en site propre, si possible protégée du reste la circulation.

Ces axes, ainsi que les autres projets les accompagnants devraient aboutir d'ici 2027.

Réseau d'axes forts "PALM" :

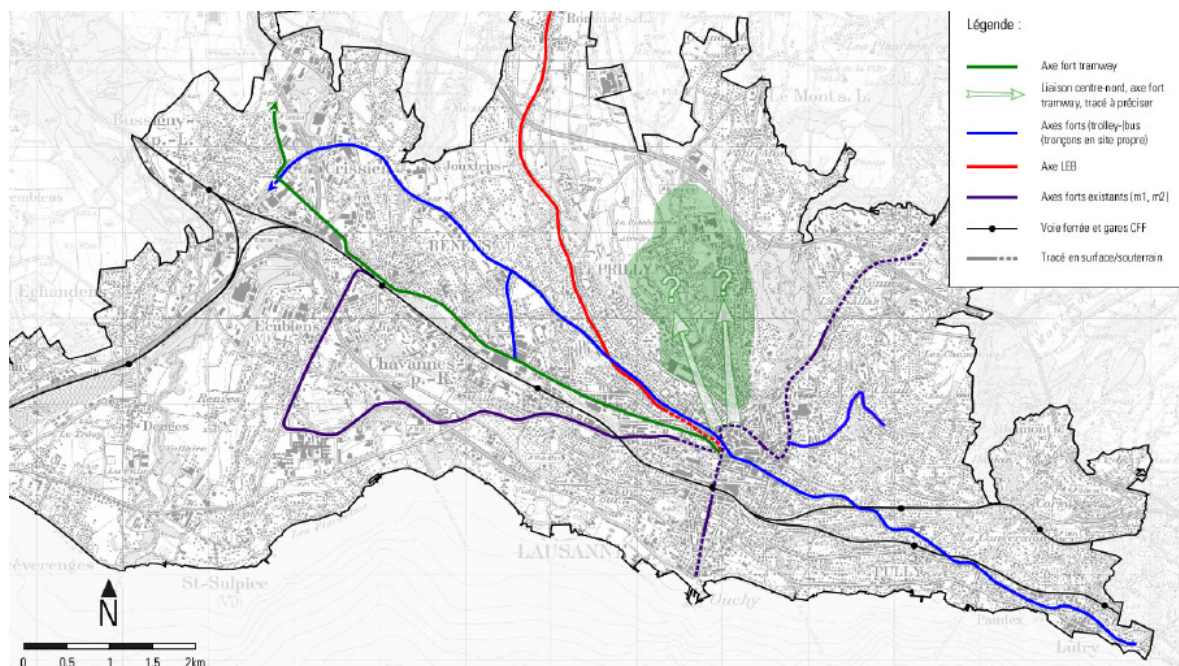


Figure 36 : Carte du réseau d'axes forts de transports publics urbains, conférence de presse du 17.01.08, PALM.

Mobilité douce

Diverses mesures cherchent déjà à encourager la mobilité douce : station de prêt de vélo, quelques vélos (dont 2 électriques) mis à disposition d'employés de la commune, participation à l'action « A vélo au boulot »⁴⁰, création d'un petit cheminement piéton... Mais ces actions ne suffisent pas.

Parmi les mesures générales proposées dans les rapports du SDOL (2006a, 2006b) pour favoriser la mobilité douce on peut noter les objectifs suivants : améliorer le réseau de pistes cyclables et les parcours piétons, créer des place et squares, renforcer les espaces de verdure, l'arborisation et l'éclairage public, développer les zones de rencontre et les zones 30, augmenter le nombre de parcs à vélo, faciliter l'accès des cyclistes aux TP, et mettre en place une signalétique et des cartes.

Les principaux apports du SDOL dans ce domaine seront, pour Renens, la création de nouveaux itinéraires centrés sur des lieux tels que la gare de Renens et structurés autour des deux grandes traversées Nord-Sud. Il s'agira aussi de mettre en réseau les espaces publics.

En lien avec le réaménagement de la gare et de la place du Marché, des parcs à vélos seront installés. Il est en outre possible qu'un P+R soit construit à proximité de la gare de Renens.

⁴⁰ Voir : www.pro-velo.ch/index_f.php

Accessibilité en transports publics

Les projets menés au niveau de l'agglomération lausannoise, dans le cadre du PALM et du SDOL, s'articulent donc principalement autour d'une recherche de mobilité durable : par le biais du renforcement des transports publics, de la mobilité douce, du désengorgement urbain et de l'intermodalité.

Projets d'envergures différentes, plus ou moins ambitieux, ils auront un impact au niveau de l'agglomération, mais aussi à l'échelle de la ville, affectant le centre, nécessitant un remodelage de structures existantes et, à terme, espérons-le, une évolution des habitudes et comportements en matière de mobilité.

Lors du recensement fédéral de 2000, sur les 4396 habitants actifs qui quittaient la commune pour se rendre sur leur lieu de travail (situé dans les communes de Lausanne, Crissier, Ecublens, Bussigny ou Prilly), plus de la majorité utilisaient la voiture (cf. figure 37).

Si l'on exceptait le cas des pendulaires se rendant à Lausanne, la situation serait beaucoup plus déséquilibrée, et ce en faveur de la voiture. En effet, la moitié des pendulaires travaillant à Lausanne ont recours au bus, ce qui sauve – du fait du poids de la destination – les TP dans la répartition des modes employés par les pendulaires renanais pour se rendre sur leur lieu de travail (Subilia, 2007).

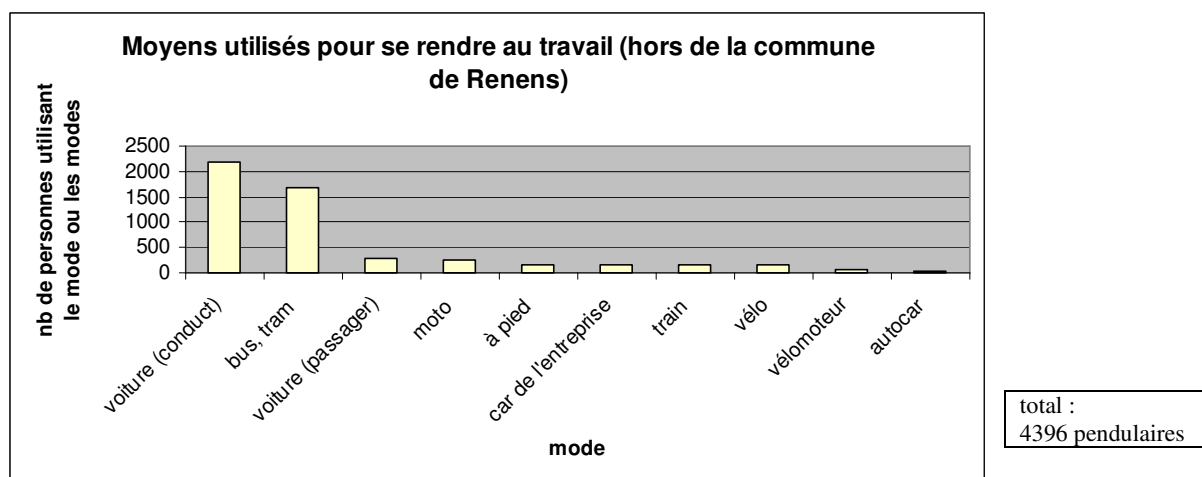


Figure 37 : source des données, OFS, habitants de la commune de Renens, 2000.

Ainsi, à part dans le cas de Lausanne, la voiture est nettement le mode dominant. L'utilisation du bus peut être encouragée par l'existence d'un réseau de transports publics de qualité, mais aussi par la détérioration, pour la voiture, des conditions de circulation et de stationnement.

En ce qui concerne le réseau TP actuel, on constate (figures 33, 34) qu'un grand nombre de lignes de bus traversent ou atteignent le territoire renanais, auxquelles il faut encore ajouter le métro M1 et le train. Mais plus que le nombre de ligne, leur répartition sur le territoire, les accès qu'elles permettent, la fréquence des bus et la durée des trajets constituent les éléments clefs permettant d'évaluer la qualité du réseau de transports publics.

Cette qualité du réseau TP joue un rôle important, car elle va d'une part aider à déterminer le lien que les Renanais ont avec leur centre et donc contribuer à donner à Renens un statut de ville. D'autre part, elle va permettre de mesurer l'accessibilité du

centre de Lausanne pour les Renanais. L'éloignement ou la proximité qui en découle participera à établir la place que Renens joue au sein de l'agglomération Lausannoise.

La fréquence des bus permet de considérer que les lignes 7, 9, 18, ainsi que le M1 sont des lignes principales, alors que les autres sont secondaires ; les lignes principales étant bien entendu plus intéressantes pour effectuer des déplacements, car elles ne demandent pas d'organisation particulière pour éviter une longue attente.

Ligne de bus (2007-2008)	Fréquence aux heures de pointe (temps d'attente entre les bus)	Fréquence en dehors des heures pointe (lundi à vendredi)
7	6 min	10 à 20 min
9	6 à 7 min	10 à 15 min
18	12 min	15 min
30	20 min	20 à 30 min, rien sur Renens dès 20h
32	20 min.	env. 20 min, rien dès 20h
33	20 min.	20 à 25 min, uniquement sur territoire renanais dès 20 h
35	20 à 25 min	30 min, rien dès 22h
M1	5 min	10 à 15 min

Figure 38

En considérant qu'une fréquence élevée de bus et l'existence d'une ligne directe sont les critères d'une bonne accessibilité au centre, on peut dire qu'elle est excellente pour les Renanais situés au Nord des voies, à proximité de la ligne 7, bonne pour les habitants du Sud des voies (les ligne 32 et 33 se combinent de manière à réduire l'attente à 10min) et moyenne pour ceux habitants sur la bande passant au Nord du Village (ligne 30) ou sur la limite Ouest de la commune.

L'accessibilité est réduite dans les zones situées à distance du centre au Nord ou à l'Est de la commune ; la ligne 18 passe toutefois par ces zones et permet un accès au centre à condition de faire un changement et d'emprunter la ligne 7. La fréquence relativement élevée de la ligne 7 rendrait ceci plausible, mais il est beaucoup plus probable que ces habitants fassent le choix de se rendre au centre de Prilly, plus proche spatialement que le centre de Renens, ou alors poursuivent leur trajet avec la ligne 18 pour aller à Lausanne.

Le rapport qu'ont les renanais avec leur centre varie donc fortement en fonction de la localisation du lieu de résidence. Comme tous les points de la commune sont situés à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de bus, il devrait toujours être possible de se rendre au centre en moins de 20 minutes (30 minutes pour ceux habitant au Nord-Est) (cf. figure 39).

Ainsi l'accessibilité au centre, en termes de distance ou de temps, ne semble pas être un problème majeur. Les obstacles résident plutôt dans le relâchement des liens avec le centre engendré par la concurrence de Lausanne, Prilly et Malley, ou dans la difficulté pour les personnes âgées / chargées de se déplacer sur une certaine distance dans un territoire en pente.

Par contre le soir, les lignes 30 et 32 cessent de fonctionner et la fréquence des bus diminue. Il devient alors beaucoup plus difficile de se rendre au centre depuis le Nord de la commune ; la meilleure solution étant parfois la marche.

Carte des temps de parcours, horaire 2007-2008 :

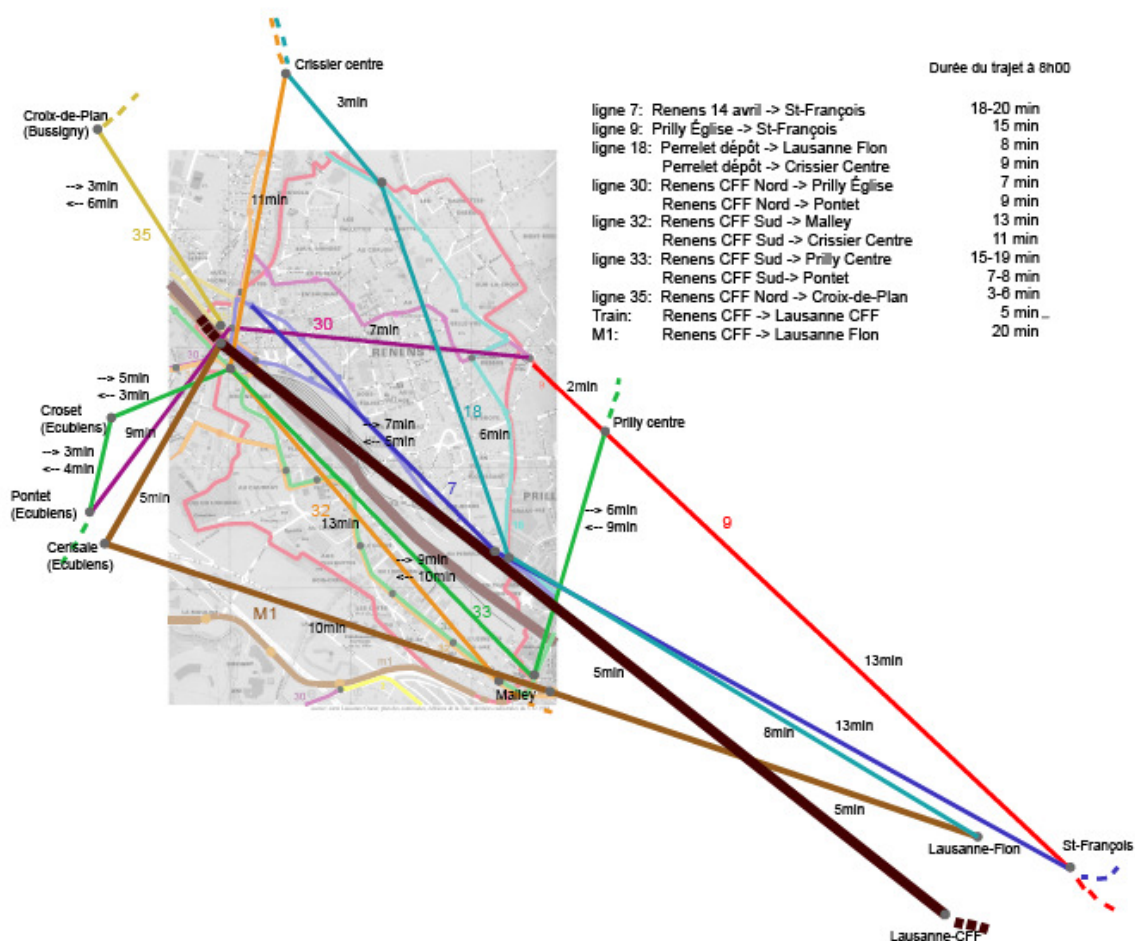


Figure 39

En ce qui concerne l'accessibilité des communes avoisinantes, l'observation de la carte des temps de parcours (figure 39) met en évidence la qualité des liens entre Renens et Lausanne, ce qui est d'ailleurs un des éléments expliquant la forte proportion d'utilisateurs de TP parmi les pendulaires se rendant à Lausanne.

Si la relation est encore bonne avec Ecublens et Crissier, qui sont facilement accessible tant depuis le Nord que depuis le Sud, le centre de Prilly est plus difficile à atteindre pour la partie de la population résidant au Nord-Ouest.

Bussigny n'est, elle, que reliée par le 35 et le train. Il faut donc impérativement partir depuis le centre-ville de Renens, ce qui implique pour beaucoup un changement de bus et l'attente de la correspondance.

La position qu'occupe Renens dans l'agglomération Lausannoise est, au niveau du réseau de transports publics, tout-à-fait centrale ; non seulement l'accessibilité de Lausanne est excellente, ne souffrant d'aucune coupure, mais Renens (sa gare plus précisément) a une place centrale dans le réseau TP de l'Ouest lausannois.

Deux éléments pourraient encore être sujets à des améliorations : le déchargement des lignes principales des TP en heure de pointe, d'une part, et d'autre part le développement du réseau de l'Ouest lausannois.

Ces deux constatations ne sont pas une surprise : les « axes forts » prévus dans le cadre du PALM devraient être une réponse au premier point, alors que le réseau TP planifié par le SDOL pour 2014 apportera une amélioration des liaisons avec les communes de l'Ouest lausannois ; ce tant au niveau du tracé du réseau, que de la fréquence des bus.

Conclusion : Renens, ville ou banlieue ?

Ce mémoire a été intitulé “Renens, une ville dans l’agglomération” sans qu’un point d’interrogation ne soit ajouté. Était-ce légitime ?

Au cours du travail nous nous sommes interrogés sur ce qu’est Renens ; plus précisément sur le rôle de Renens dans l’agglomération lausannoise et sur la manière dont la commune est perçue. Ces questionnements ont conduit à poser la problématique suivante : Renens est-elle ville ou banlieue ?

Suivant la définition de la ville d’Yves Grafmeyer, citée en introduction, l’étude de Renens s’est déroulée en deux temps. La recherche d’une réponse à la question initiale a conduit à la mise en tension de ces deux types d’espaces, que nous avons appelé exocentré et égocentré.

Dans la première partie, la «ville» de Renens a été abordée en tant que territoire, cadre matériel et fonctionnel ; la population étant réduite à des données statistiques.

La création au début du XX^{ème} siècle de la gare de triage a été le moteur de développement de Renens. Son apparition a attiré population et industries ; point de départ de l’urbanisation de la commune. Mais le développement de Renens a atteint sa vitesse de pointe dans les années 1950 à 1970. Le “baby boom” et l’essor industriel se sont en effet traduits par une explosion démographique. En vingt ans la population a passé d’environ 6’000 à 17’000 habitants. Cet accroissement de population a nécessité la construction de logements, de nouveaux quartiers. Avec ces nouvelles constructions, le centre de la commune, décentralisé par rapport au territoire communal, a vu apparaître de nouvelles polarités : les centres de quartiers.

L’urbanisation de la commune s’est donc réalisée en lien avec l’activité industrielle. En parallèle, Lausanne s’est agrandie et a accru son aire d’influence. Progressivement les espaces vides situés entre Lausanne et Renens se sont construits et Renens a fini par être intégrée à l’agglomération lausannoise, formant ainsi un espace urbain sans discontinuités.

L’occupation du sol est marquée aujourd’hui encore par deux éléments clefs hérités de la genèse de son développement : le premier est la coupure Nord-Sud occasionnée par les rails, tandis que le second est l’existence de zones industrielles. Avec la création d’un plan d’affectation du sol au milieu du XX^{ème} siècle, les industries ont été regroupées dans des zones industrielles essentiellement en bordure des rails, de manière à bénéficier de ces voies de communication.

Depuis 1970, le paysage économique s’est transformé, conduisant à une tertiarisation des activités économiques. Fournissant plus de la moitié des emplois en 1975, le secteur secondaire ne représente plus qu’un quart des emplois en 2000. Cette mutation économique a conduit à la fermeture ou au départ d’industries, laissant derrière elles des friches industrielles qui ont par la suite permis l’implantation de nouvelles entreprises de type tertiaire. Ces dernières engendrant moins de nuisances que les industries, les zones spécialisées sont aujourd’hui repensées de manière à mêler activités et logements, cette mixité permettant de donner vie aux quartiers. Outre l’animation des quartiers, les autorités portent une attention toute particulière à la qualité du cadre urbain que doivent offrir les nouveaux lotissements : espaces verts, réduction du trafic, place de jeu, etc.

Toujours dans le cadre structuro-fonctionnel, les équipements publics et administratifs de Renens sont suffisants pour satisfaire les besoins de ses habitants, et ils lui permettent également de gérer une partie de l'administration de communes avoisinantes.

La population de Renens, hétérogène, peut être désignée par quelques mots clefs : milieu ouvrier, revenus modestes, multiculturelle. Ces caractéristiques, elle les doit à son passé industriel, qui en fournissant des emplois, a attiré une population peu formée et souvent immigrée. La multiculturalité de la population s'est renforcée par la suite avec l'accueil de réfugiés.

À l'occasion de la seconde partie, Renens a été abordée en tant qu'espace perçu, en tant qu'espace vécu que les habitants s'approprient et se partagent, et également en tant qu'espace rêvé.

En termes d'image, Renens est encore liée à son passé industriel et au fait que plus de la moitié de sa population soit étrangère, ce qui explique probablement qu'on parle d'elle comme d'une banlieue. L'image donnée par les médias varie sensiblement en fonction des journaux et de leur choix thématiques ; Renens peut être considérée comme une ville dynamique, multiculturelle, intégrante, ou alors être réduite aux événements sportifs qui s'y déroulent, aux faits divers et à ce qui traite des étrangers. Les Renanais ont une vision un peu ambivalente de leur commune : s'ils lui reprochent ses lacunes en termes d'esthétique et de liens sociaux, ils semblent bien aimer la ville et avoir plaisir à y habiter, et sont très satisfaits des infrastructures qu'elle propose (Babey, 2004c).

La vie associative et la vie culturelle, facteurs d'intégration, sont cependant bien développées. Le monde associatif est riche, proposant de nombreuses activités. Les associations ayant trait au sport ou regroupant des communautés étrangères sont particulièrement bien représentées.

Certaines associations jouent un rôle très important sur le plan de l'intégration en permettant l'apprentissage du français ou en créant du lien entre habitants. Les manifestations sous forme d'événements culturels ou d'animations sont fréquentes et relativement nombreuses, même si elles ne peuvent pas rivaliser avec l'offre culturelle de Lausanne. Il reste toutefois à faire un travail au niveau de la communication et des espaces (Maison des Cultures).

La démarche participative mise en place par les autorités renanaises a permis une réflexion sur certains points, l'échange d'idées, la rencontre de différents acteurs et un bon accès à l'information. Mais les résultats sont encore limités. En ce qui concerne la démarche intitulée « Cœur de Ville », les propositions n'ont pour l'instant pas été suivies d'effets et il n'y a pas eu de réel feed-back de la part de la Municipalité sur les idées émises. Le processus participatif du réaménagement de la place du Marché est quelque peu différent, la population a, pendant la procédure, plus joué le rôle de public que d'acteur, pouvant émettre des désirs, remarques ou critiques, mais n'étant pas réellement assise à la table des négociations. Cependant, les autorités ont donné le dernier mot aux habitants en choisissant de mettre le projet au vote.

Le projet de réaménagement de la place du Marché, mais aussi dans une moindre mesure celui de la gare, vont profondément affecter le centre-ville, car ces lieux sont des espaces publics de première importance ; la place du Marché et un lieu multifonctionnel, central, un lieu de rencontre, de détente ou de passage. La place de la Gare est, elle, un espace dégagé dont la fonction se réduit à mettre en valeur un lieu et à en faciliter l'accès.

La transformation de ces espaces correspond à la volonté de redynamiser le centre-ville, de lui redonner une centralité. Un centre-ville plus attractif, plus vivant donnera envie à l'habitant d'en faire usage. Des liens étroits entre l'habitant et le centre valident le statut de ville. L'aperçu des représentations et des rêves de quelques usagers du centre révèle que les préoccupations et les attentes des habitants sont en adéquation avec le programme de législature, légitimant par-là l'action politique que mènent les autorités communales.

L'étude de l'accessibilité, se basant sur le réseau de transports publics, met en lumière le fait qu'au travers d'une politique cherchant à être en conformité avec les principes de développement durable les alternatives à la voiture sont promues. Les projets intercommunaux ne laissent aucun doute : les réseaux de transports publics sont amenés à être améliorés, que ce soit sur le plan de la couverture, de la fréquence ou de la capacité.

Aujourd'hui déjà, Renens occupe, au niveau du réseau de transports publics, une place clef au sein de l'agglomération lausannoise : non seulement l'accessibilité de Lausanne est très bonne, ne souffrant d'aucune coupure, mais la gare de Renens bénéficie d'une position centrale dans le réseau TP de l'Ouest lausannois. Par contre, le rapport qu'ont les Renonais avec leur centre varie fortement en fonction de la localisation du lieu de résidence. Même si tous les points de la commune sont situés à moins de 10 minutes d'un arrêt de bus et qu'il devrait être possible de se rendre de son logement au centre en moins de 20 minutes (30 dans de rares cas), la pente du territoire peut poser des difficultés aux personnes âgées, par exemple. En outre, dans le cas des habitants du Nord-Est de la commune, il est plus aisé de se rendre à Lausanne ou à Prilly qu'au centre-ville.

Répondons à présent à la question initiale : Renens est-elle une ville à part entière ou une banlieue de l'agglomération lausannoise ?

Pour y répondre, reprenons la question en trois sous-questions : Renens fait-elle partie de l'agglomération lausannoise ?, Renens est-elle une ville ? Renens occupe-t-elle la place de banlieue dans l'agglomération ?

1) Renens fait-elle partie de l'agglomération lausannoise ?

L'intégration de Renens dans l'agglomération lausannoise ne prête à aucune discussion. En effet, la commune de Renens n'est plus séparée de la commune de Lausanne : la zone est entièrement urbanisée, sans coupures, et ces deux communes sont reliées par les lignes principales des transports publics. En outre, les pratiques spatiales, les déplacements liés au travail, loisirs, achats, illustrent aussi le fait que Renens est une composante de l'agglomération.

2) Renens est-elle une ville ?

On peut poser la question de deux manières. En regard des représentations les plus communes d'une part, en regard de définitions officielles liées aux institutions d'un pays. Disons rapidement que les premières tournent généralement autour de trois concepts clés : la densité, la mixité, la proximité auxquels on peut ajouter la reconnaissance d'une identité propre. A l'évidence ils sont bien présents à Renens. En ce qui concerne les secondes, comme Renens a une population supérieure à 10'000 habitants, elle est, si l'on

utilise la définition de l'OFS, déjà ville. Si on ne s'arrête pas là, les éléments suivants témoignent de son statut de ville :

- Existence d'un centre-ville.
- Attachement de la population à son centre.
- L'offre commerciale importante permettant d'effectuer les achats hebdomadaires.
- L'accessibilité du centre en transports publics.
- L'existence de lieux publics tels que la place du Marché.
- Présence d'infrastructures et de services administratifs de qualité.
- Le nombre de manifestations culturelles.

Renens est donc bien une ville. Le renforcement de ce statut de ville doit passer par l'augmentation de la centralité de son centre, en rendant l'accès plus aisé depuis la zone du Nord-Est de la commune, limitant ainsi l'attractivité de Prilly ou Lausanne, et en le rendant plus vivant.

3) Renens occupe-t-elle la place de banlieue dans l'agglomération ?

Sur le plan structurel, l'absence de ruptures du bâti entre Lausanne et Renens, la bonne couverture du réseau de transports publics, mais également le fait que Renens soit une ville offrant emplois et logements (donc ni une ville dortoir, ni simplement un centre de travail) font que Renens n'est pas une banlieue. Le fait qu'elle dispose des infrastructures publiques nécessaires à une ville renforce cette position.

Au niveau de la perception de Renens, elle reste néanmoins «banlieusarde» dans l'esprit de certains habitants de la région qui l'associent encore à son passé industriel ; étrangers, population ouvrière, cadre industriel, gare de triage, pauvreté sont des représentations stigmatisant encore l'image de la commune.

Suite à l'étude réalisée, il est possible de dégager cinq points clefs participant à donner à Renens un rôle et une image : un cadre urbain en transformation, un centre-ville dynamique, une identité propre, une volonté d'innovation, ainsi que le rôle de centre secondaire de l'agglomération.

- Cadre urbain en transformation : en réorientant son activité économique du secondaire vers le tertiaire, Renens améliore la qualité du cadre de vie de son territoire sur le plan esthétique comme sur celui des nuisances (bâtiments restaurés, cadre bâti des activités tertiaires plus esthétique que celui du secondaire, pollution atmosphérique et sonore inférieure). La mixité des fonctions (emplois et logements) devenue possible, les quartiers prennent vie.
En complément, les nouveaux grands projets vont contribuer à l'amélioration visuelle du cadre urbain, la qualité du cadre de vie étant aujourd'hui un critère prioritaire pour les autorités.
- Centre-ville dynamique : une ville sans centralité perd son statut de ville. Or Renens cherche à dynamiser son centre : pour y parvenir elle propose des animations et événements culturels, et elle se lance dans le réaménagement de la place du Marché ; réaménagement qui s'accompagne de la construction d'un nouveau centre commercial. Critère important, l'accessibilité du centre-ville en

transports publics, relativement bonne, sera complétée par des mesures visant à favoriser l'accès en voiture ou à vélo.

- Identité propre : la ville étant composée d'une population de couches sociales et de cultures diverses, elle tente de se construire une identité au travers de sa vie associative, en cherchant par l'intégration à renforcer les liens sociaux et à utiliser son caractère multiculturel comme une force. Par le biais de processus participatifs, les autorités essaient d'intensifier le sentiment d'appartenance à la ville. Elles travaillent aussi son image par la mise sur pied d'événements culturels (fête interculturelle, "Renens capitale culturelle",...). Une identité propre donne à la ville une cohésion et permet de faire parler d'elle de façon positive, plutôt que négative.
- Ville innovante : une ville qui innove ne peut pas être banlieue mais devient centre. Différents projets réalisés ou en voie de réalisation, tels que les démarches participatives, le projet culturel "Renens capitale culturelle", le projet de réaménagement de la place du Marché, les projets intercommunaux du PALM et du SDOL vont dans ce sens, car ils comportent des éléments novateurs, osés ou ambitieux.
- Rôle de centre secondaire dans l'agglomération : ce rôle, incompatible avec la notion de banlieue, Renens le joue en gérant une partie de l'administration de communes voisines, en accueillant sur son territoire les bureaux du SDOL et en devenant l'interface principale du réseau de transports publics dans la desserte des communes de l'Ouest lausannois.

En répondant à ces trois questions nous avons répondu à la question initiale. Non, Renens n'est pas, n'est plus, une banlieue. Renens est une ville à part entière dans l'agglomération lausannoise.

Renens a, en effet, bougé, changé, évolué. De banlieue, elle est devenue ville dans l'agglomération. Renens, le centre secondaire de l'agglomération lausannoise, voilà le destin qui lui était prédit avant le boom de l'Ouest lausannois et de ses zones industrielles périphériques attirant les clients hors de la ville. Voilà le but vers lequel elle doit à nouveau tendre.

La ville doit d'abord répondre aux besoins de ses habitants en ne se contentant pas de dupliquer l'offre de Lausanne en plus petit, en moins bien. Elle ne doit pas bêtement rivaliser, mais au contraire, innover, se spécialiser et offrir dans certains domaines une alternative à l'offre lausannoise. Ses plans doivent être échafaudés autour de la complémentarité et pourquoi pas d'une sorte de symbiose urbaine.

De même, la commune doit continuer à séduire la population en favorisant l'interculturalité, en donnant vie à son centre, mais aussi – et elle a parfois tendance à les faire passer au second plan – à ses quartiers.

Travailler sur la convivialité, voici un aspect encore en phase d'ébauche, notamment au niveau des commerces, des bars et des restaurants. Une ville qui vit est aussi une ville possédant une vie associative riche, créative, qui emploie ses habitants et les encourage à tisser des liens et améliorer le cadre social. Créer du vécu en commun : la démarche participative va aussi dans ce sens ; participer permet de s'identifier. Une ville dont on n'a plus peur, que l'on connaît, que l'on s'approprie, devient une ville que l'on aime.

Renens ne sera jamais, il est vrai, une ville indépendante, semblable à Lausanne avec sa vie nocturne d'importance, son bord du lac et son rayonnement culturel international. Mais elle se renforcera en qualité de centre secondaire principal de l'agglomération lausannoise, complémentaire, où on retrouvera à la fois une vie de village et un fort dynamisme. Ville dynamique à l'image de ses autorités, qui, malgré les difficultés financières, ont pu lui donner un élan qui commence aujourd'hui à porter ses fruits.

Table des matières

Renens, une ville dans l'agglomération

Introduction	p. 4
I. Du village à la ville : un processus d'urbanisation périphérique	p. 6
1. Renens; une histoire qui s'est soudainement accélérée	
1.1. Situation géographique	p. 6
1.2. Développement historique	p. 7
2. La trame morphologique	
2.1. Une évolution en discontinu	p. 10
2.2. Le train, moteur du développement	p. 11
3. La succession des occupations du sol	
3.1. Plan général d'affectation	p. 13
3.2. Les problèmes	p. 18
3.3. Les polarités	p. 19
4. Le dynamisme récent; depuis les années 50	
4.1. Explosion démographique	p. 22
4.2. Un paysage industriel en mutation	p. 25
5. La trame structuro-fonctionnelle	
5.1. Que fait-on à Renens ?	p. 27
• Les secteurs d'activité économique	p. 27
• L'espace des industries	p. 29
• L'espace des services	p. 32
• Le marketing urbain	p. 38
5.2. Migration : ville dortoir ou centre de travail ?	p. 39
5.3. L'espace public et résidentiel	p. 41
• Le bâti administratif et public	p. 41
• Les espaces de détente et de rencontre	p. 41
• L'espace résidentiel	p. 42
6. Les habitants : données socio-démographiques et origines	
6.1. Les classes d'âge	p. 45
6.2. Situation professionnelle	p. 46
6.3. Les origines ethniques	p. 48
6.4. Les revenus	p. 51
7. Les changements	p. 53

II. La ville de Renens entre le vécu et le désiré	p. 58
Renens, banlieue de l'agglomération lausannoise ?	
8. Concept de banlieue ; qu'est-ce qu'une banlieue ?	p. 59
9. Image de Renens	
9.1. L'image de Renens en Suisse romande	p. 61
9.2. Comment les Renanais se représentent-ils leur ville ; forces et faiblesses	p. 61
10. L'espace social	
10.1. Un espace multiculturel, une intégration favorisée	p. 63
10.2. La vie associative	p. 64
10.3. Evénements culturels, animations	p. 67
11. L'espace de participation	
• « Cœur de Ville »	p. 70
• Réaménagement de la place du Marché ; processus participatif	p. 73
12. L'espace public ; utilisation du centre-ville	
12.1. Projets urbains	p. 75
• La place du Marché	p. 75
• Réaménagement de la gare et des places attenantes	p. 81
12.2. Espace rêvé ; le centre-ville idéal	p. 82
13. Mobilité	p. 86
Conclusion : Renens, ville ou banlieue ?	p. 93
Table des illustrations	p. 101
Bibliographie	p. 102

Table des illustrations :

Page

Figure 1 : Carte nationale de la Suisse, <i>Lausanne</i> (No 1243), 1:25'000, 2005	7
Figure 2 : Population résidente de Renens entre 1850 et 2003	9
Figure 3 : Carte montrant le développement urbain de Renens entre 1840 et 1990	10
Figure 4 : Plan général d'affectation de 1947	14
Figure 5 : Procédure d'approbation d'un plan général d'affectation	15
Figure 6 : Représentation de l'organisation territoriale, début XX ^{ème} siècle	16
Figure 7 : Affectation du sol selon le PGA de 1947 ou en tenant compte des PPA et PQ	17
Figure 8 : Affectation du sol prévue et pôles	20
Figure 9 : Population résidente de Renens, entre 196-2003	22
Figure 10 : Parc des logements à Renens entre 1970-2001	23
Figure 11 : Plans partiels d'affectation et plans de quartier	25
Figure 12 : Nombre d'établissements à Renens, par secteur, entre 1975 et 2001	26
Figure 13 : Proportion d'emplois entre secteur secondaire et secteur tertiaire, à Renens, entre 1975 et 2000	27
Figure 14 : Nombre de personnes occupées à Renens, par secteur, entre 1975 et 2001	28
Figure 15 : Emplois à Renens, selon la branche économique en 2001	28
Figure 16 : Equipements commerciaux de la commune de Renens en 1992	32
Figure 17 : Lieu de travail de la population active occupée et provenance des travailleurs occupant les emplois à Renens, en 2000.	39
Figure 18 : Flux pendulaires des habitants de Renens vers leurs lieux de travail	40
Figure 19 : Pyramide des âges de la population de Renens pour 2003	45
Figure 20 : Pyramide des âges de la population de Renens pour 2003, nationalité suisse ou étrangère	46
Figure 21 : Situation professionnelle des actifs, 2000 ; secteur d'activité économique, 2000	47
Figure 22 : Situation professionnelle des actifs, à Renens et dans le district de Lausanne, en 2000	47
Figure 23 : Population résidente à Renens, selon l'origine, 1970-2003	48
Figure 24 : Proportion nationalité suisse / étrangère de la population résidente à Renens, 1970-2003	49
Figure 25 : Types de permis que possède la population étrangère de Renens en 2003	49
Figure 26 : Situation réelle de la population étrangère à Renens, en 2005	50
Figure 27 : Impôt cantonal sur le revenu des personnes physiques dans diverses communes de la région lausannoise, en 1999	51
Figure 28 : Répartition de la population sur le territoire renanais; densité	52
Figure 29 : « Cœur de Ville », Evaluation des propositions spécifiques, voies de communication	71
Figure 30 : « Cœur de Ville », Evaluation des propositions spécifiques,	72
Figure 31 : Plan de quartier P39, maquette et illustration	80
Figure 32 : Réseau des transports individuels motorisés ; autoroute urbaine, jonctions et routes principales	86
Figure 33 : Plan des transports publics de la région lausannoise, 2007	87
Figure 34 : Ligne de bus à Renens, 2007	87
Figure 35 : Réseau TC 2014	88
Figure 36 : Réseau d'axes forts "PALM"	89
Figure 37 : Moyens utilisés pour se rendre au travail	90
Figure 38 : Fréquence horaire des bus	91
Figure 39 : Carte des temps de parcours, horaire 2007-2008	92
Photo couverture : vue sur le bâtiment de l'ECAL depuis la terrasse du Village	1
Photo 1 : Bâtiment Kodak, zone industrielle de Chêne-Longemalle au Sud des rails	17
Photo 2 : En Broye	24
Photo 3 : Villas situées à proximité du Village	42
Photo 4 : Plan-Léman	54
Photo 5 : Plan-Léman	54
Photo 6 : Renens-Gare	54
Photo 7 : Au-dessus du Village	59
Photo 8 : Place du Marché	76
Photo 9 : Place du Marché	76

Bibliographie

Ouvrages

- Bassand Michel (2004), *La métropolisation de la Suisse*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 148p.
- Bassand M., Compagnon A., Joye D., Stein V. (2001), *Vivre et créer l'espace public*, Ppur, Lausanne, 223 p.
- Biermann C. (1907), *Renens, une ville qui naît*, Bulletin de la société neuchâteloise de géographie, tome XVIII.
- *Dictionnaire géographique, historique et commercial du canton de Vaud* (1988), Neuchâtel, p.128.
- Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud (1971), *Une terre; ses origines, ses régions*, Feuille d'avis de Lausanne, diffusion en librairie: Payot, p.166.
- Frémont A., Chevalier J., Hérim R., Renard J. (1984), *Géographie sociale*, éd. Masson, Paris.
- Grafmeyer Yves (1994), *Sociologie urbaine*, éd. Nathan, coll. 128, Paris.
- Jémelin Christophe (2003), *Qualité de service des transports publics et mobilité urbaine: pratiques et représentation ; analyse comparative Franco-Suisse*, Thèse n° 2905, Epfl, Lausanne.
- Joye D., Huissoud T., Schuler M. (1994), *Habitants des quartiers, citoyens de la ville?* Rapport 40 du PNR (Programme National de Recherche) 'Ville et Transport', Zurich.
- Kaufmann Vincent (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Science, Technique et Société, Ppur, Lausanne.
- *Les communes vaudoises et leurs armoiries* (1991), Tome 1: Canton de Vaud et district de Lausanne, éd. Ketty et Alexandre, pp.130-133.
- Malatesta Dominique (2003), *Citoyenneté et participation dans les villes: des expériences entre liens et lieux*, Thèse n° 2884, Epfl, Lausanne.
- Mérenne-Schoumaker Bernadette (1996), *La localisation des services*, éd. Nathan, Paris.
- Moine Alexandre (2006), « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie » in *Espace géographique*, éd. Belin, tome 35, Paris, pp.115-132.
- Mottaz Eugène (1982), *Dictionnaire historique et statistique du canton de Vaud*, Genève, pp.512- 514.
- Racine J-B., Raffestin C. (dirs.) (1990), *Nouvelle géographie de la Suisse et des Suisses*, éd. Payot, Lausanne, pp 382-383.
- Société industrielle et commerciale de Renens et environs. Groupes des industriels (1973), *Vivre chez nous : Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Renens, cinq communes vaudoises, une région*, Société industrielle et commerciale de Renens et env.

Rapports

- Babey Nicolas (2006), « *Cœur de Ville* », *Donner vie au centre de Renens, processus participatif, rapport final*, 5.01.2006.
- Babey N. (dir.), Giauque D., Perret-Gentil J.-C., Theurillat T. (2004a), *Rapport Marketing urbain*, HES-SO, rapport intermédiaire (résultats de l'enquête menée à Renens), document pdf.
- Babey Nicolas (dir.) (2004b), *Rapport Marketing Urbain, évaluation de l'image de Renens*, Équipe scientifique de la Haute école spécialisée de Suisse occidentale (HES-SO).
- Babey Nicolas (2004c), présentation de l'enquête de la HES-SO *Rapport Marketing Urbain, évaluation de l'image de Renens* sur le site internet de la commune de Renens : http://www.renens.ch/dev/autorites/index_marc_urb.html, consulté le 30.01.2008.
- Globlivres (2003), *Rapport d'activité 2003*.
- Municipalité de Renens (2007), *PREAVIS No 30-2007, Adoption du plan de quartier P39 « Place du Marché », Adoption de la modification du plan de zones pour les parcelles Nos 544 et 1357*, Renens, 18.06.2007
- Municipalité de Renens (2006), *Programme de législature 2006-2011*, Renens.
- Municipalité de Renens (2008), *Votation communale, 24 février 2008, Plan de quartier « Place du Marché » ; brochure explicative*, Renens.
- PALM (2007b), *Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), pour un développement équilibré à l'horizon 2020, Rapport final*, déc. 2007, 110 p.
- PALM (2007c), *Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), pour un développement équilibré à l'horizon 2020, Annexes du rapport final*, déc. 2007, 220 p.
- SDOL (2007), *Bilan d'activités*, octobre 2007.
- SDOL (2006a), *Chantier 5, Espaces publics et mobilité douce, Ouest lausannois ; notice sur les résultats de la consultation publique adoptée par le GROFIL le 18 janvier 2006*, ADR-CITEC-ITINERA & MACARON, janv. 2006.
- SDOL (2006b), *Chantier 5, Espaces publics et mobilité douce ; lignes directrices et stratégie d'aménagement*, ADR-CITEC-ITINERA, mars 2006.
- Urbaplan et Transitec (1992), *Plan directeur de la commune de Renens; données de base*.
- Urbaplan et Transitec (1997), *Plan directeur de la commune de Renens*.

Articles et débats

- Bi. C. (2006), « Die Vorstadt, die keine sein will. Renens-Lausannes multikultureller Westen », *NZZ*, n°144, 23.06.2006, p. 15.
- Buss P.-E., Busslinger L., Cesa B. (2004), « Portrait d'une Suisse toujours plus nomade et motorisée », *Le Temps*, 28.10.2008.
- Cordonier G., Cella F. (photos) (2008), « Renens, Prilly, Ecublens, ces banlieues en quête d'un vrai centre-ville. », *24Heures*, 19-20.04.2008, p.25
- *Débat public sur la votation communale du 24.02.08, Plan de quartier P39 "Place du Marché"* (2008), débat animé par J. Schekter et C. Fontannaz, enregistrement TVRL, Renens, 5.02.2008.
- Depoisier Michel (2003), « Un peu d'histoire », *Brochure de la fête interculturelle du 19,20 et 21 juin 2003 (à l'occasion du bicentenaire du Canton de Vaud) « Renens carrefour du monde »*, éd. comité d'organisation de l'association « Renens carrefour du monde », pp.9-12.

- Fontannaz Céline (2007a), « Interview express : Marianne Hugenin, syndique de Renens », *24Heures*, 19.01.2007, p.23.
- Fontannaz Céline (2007b), « Un city manager serait la solution pour redonner vie au centre de Renens », *24Heures*, 19.01.2007, p.23.
- Gornik K., Blaser C. (photos) (2003), « Vivre à Renens », série in *24heures*, 7 articles: 6.10.2003; 13.10.2003; 20.10.2003; 27.10.2003; 3.11.2003; 10.11.2003; 17.11.2003.
- Herbert David T. (1979), « Introduction: Geographical Perspectives and Urban Problems » in Herbert D. and Smith D., *Social problems and the city*, Oxford University Press.
- Hugenin Marianne (2008), *Jusqu'où peut-on intégrer les populations étrangères en Suisse? Invité : M. Hugenin*, SSR-RSR, 7h45, 8.04.2008.
- Mauron François (2004), « Le défi des banlieues », *Coopération*, n°44, Lausanne, 27.10.2004.
- Pacheco Patricia (2003), « Renens va prendre de l'ampleur. », *24heures*, 8-9.11.2003.
- PALM (2008a), *Axes forts de transports publics urbains à l'horizon 2020*, conférence de presse, 17.01.2008.
- PALM (2008b), *L'agglomération a décidé de réaliser des axes forts des 2011*, communiqué de presse, 17.01.2008.
- PALM (2007a), *Un « rayon vert » redessine le secteur de la gare de Renens*, communiqué de presse, Renens, 11.12.2007.
- Racine Jean-Bernard (2005), *Shaping the future together. Participatory research and methods for a socially sustainable urban development. Lessons from the participation in Agenda 21 in Lausanne*, Unil, Lausanne, allocution à Lyon, déc. 2005.
- Salem Gilbert (2003), « A l'ouest, une espèce de Lutèce », *24heures*, 15.10.2003
- Van der Berg L., Klaassen L.H. (1984), *Economic cycles, spatial cycles and transportation structures in urban areas*, paper presented on the 10th Transport Planning Research Colloquium, Rotterdam, 25 p.

Articles d'archives

- Ds. C. (1979), « Pour que change l'image de Renens; une propagande unique en Suisse », *Feuille d'avis de Renens*, aux archives de la police du commerce, 11.01.1979.
- *Encyclopédie suisse 1991, questionnaire pour les communes suisses; Renens* (1991), aux archives de la ville de Lausanne, probablement 1991.
- Gruaz Pascale, « Balade-test dans quinze marchés vaudois », *24 Cités*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.].
- Jacques M. (1979), « Au marché de Renens: de sympathiques africaines pour réchauffer l'ambiance de la cité », *Journal et Feuille d'avis de Renens*, aux archives de la police du commerce, 6.04.1979
- Mr. (1944), « Une gare de triage », *La Revue*, aux archives de la ville de Lausanne, Vevey?, première partie le 6.01.1944 et suite le xx.xx.1944.
- Reymond Maxime (~1930), *Renens*, aux archives de la ville de Lausanne, date: après 1930.
- « Rue Neuve à Renens; Et les piétons sont arrivés... » (1978), *24 Cités*, aux archives de la police du commerce, 26.09.1978.

Travaux personnels

- Subilia David (2007), *Pendularité : les choix modaux des Renanais*, travail personnel en géographie des transports, université de Lausanne.

Mémoires

- Mahinic Dajana (2003), *Le passage à la vie adulte chez les enfants d'immigrés (en Suisse)*, université de Lausanne, page 9.
- Pierrine Jan (1999), *Le centre commercial: un système sociospatial, modèle réduit de la ville et projection de la géographie sociale urbaine. Le cas du Centre métropole Renens*, université de Neuchâtel.
- Pillard Laurence (1992), *Tendance et évolution de l'utilisation du sol dans deux aires suburbaines de l'ouest lausannois entre 1980 et 1986*, université de Lausanne.
- Zoller Suzanne (1976), *Le développement récent de Renens, essai d'analyse du processus de prise de décision en matière d'aménagement de l'espace*, université de Lausanne.

Adresses internet

- Bussigny-Près-Lausanne, Chavannes-Près-Renens, Crissier, Ecublens, Renens, S^t-Sulpice, Villars-S^{te}-Croix (jusqu'en avril 2003), Etat de Vaud (jusqu'en avril 2003), *Schéma directeur de l'Ouest lausannois*, 2004. <http://www.ouest-lausannois.ch>
- Bovy Ph.H. et Demierre J.-L., *Du TSOL/ Métro-Ouest 1991 au MI de l'an 2000*, EPFL- ITEP-TEA, 2001. http://www.mobility-bovy.ch/pdf/bilan_TSOL.pdf
- Commune de Renens. www.renens.ch
- Service Cantonal de Recherche et d'Information Statistiques. www.scris.vd.ch
- SICOL (Société Industrielle et Commerciale de l'Ouest Lausannois). www.sicol.ch
- PALM (Projet d'agglomération Lausanne-Morges). <http://www.agglo-lausanne-morges.ch/>
- SDOL (Schéma directeur de l'Ouest lausannois). <http://www.ouest-lausannois.ch/>

Cartes

- Carte Lausanne Ouest; Plan des communes, 1:10'000, éd. de la Tour, 1988.
- Carte nationale de la Suisse, Lausanne (No 1243), 1:25'000; office fédéral de la topographie, 1998 et 2005.

Données statistiques

- Liste des membres de la SICOL, 2004.
- Service Cantonal de Recherche et d'Information Statistiques (SCRIS).
- Service de la population de la commune de Renens.