



COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊTS POUR LES TRANSPORTS PUBLICS DANS LE CANTON DE VAUD

Consultation publique – Concours « gare CFF de Renens »

Passage sous voies du 1^{er} Août

Nous demandons que le passage du 1^{er} Août soit élargi de façon à permettre la création d'une voie bus par sens à l'intérieur du souterrain. Nous demandons également que le débouché nord du passage soit élargi, de façon à ce que le bus n'ait pas à empiéter sur la voie opposée, lorsqu'il négocie le virage. Ceci implique un léger élargissement du périmètre du concours jusqu'au carrefour avec la rue de Lausanne, à la sortie nord du passage du 1^{er} Août.

Dans la situation actuelle, ce passage sous voies est déjà un point noir pour les lignes de bus traversant Renens du nord au sud, à savoir les lignes tl n° 30, 32 et il empêche, notamment, l'engagement de véhicules à grande capacité comme les bus articulés. Le croisement entre un bus et une voiture y est délicat. Cette situation devient plus coriace quand deux bus s'y croisent. Pire encore : au débouché nord du passage, dans le virage en épingle, le bus doit se présenter, s'arrêter et attendre qu'on lui cède le passage afin qu'il puisse effectuer le virage. Dans ce cas précis, la loi n'oblige en rien les automobilistes à laisser passer le bus, car ce dernier empiète très largement sur la voie opposée. Le bus doit donc compter sur la bonne volonté des conducteurs de véhicules individuels.

D'ici 2014, l'offre du réseau ouest des tl va considérablement se développer. Le nombre de lignes empruntant ce passage va augmenter, de même que leurs cadences. De 12 passages de bus par heure actuellement, ce chiffre pourrait vite atteindre 32 d'ici 2014 (voir tableau ci-dessous).

Ligne	Cadence heure de pointe	Nombre de passages dans les deux sens
1170 Faverges – Crissier	10 minutes	12
1510 EPFL – Clozalet	15 minutes	8
1520 Venoge – Prilly Eglise	15 minutes	8
1600 Renens CFF – Cheseaux LEB*	30 minutes	4

*Selon projet tl de réseau ouest 2014 - * Si son terminus se localise au sud de la gare uniquement.*

De plus, l'interface bus de Renens - CFF nord est relativement étriquée, et avec l'arrivée probable d'un tram au même endroit, aucun rebroussement de bus ne pourrait se faire sur cette place. Cela implique que la seule boucle de rebroussement pour toutes les lignes de bus ayant leur terminus à la gare de Renens se trouverait donc sur la place sud de celle-ci. Le développement de l'offre prévoit également à terme une ligne régionale reliant Cheseaux à la gare de Renens, et ce n'est qu'un exemple.

La place sud de la gare de Renens est nettement moins étriquée. Elle offre non seulement la possibilité à des bus de grande capacité d'y rebrousser chemin, mais elle permet aussi à un certain nombre de véhicules d'y établir leur terminus, donc par conséquent d'occuper l'espace pour effectuer une pause sans gêner la bonne marche du réseau.

Le passage sous voies du 1^{er} Août est donc un point noir à faire disparaître, afin de garantir une bonne attractivité des transports publics, qui eux vont se développer fortement autour de la gare de Renens. Si l'on veut que la régularité des bus soit assurée et que l'on ne dilapide pas l'argent public à faire rouler des véhicules supplémentaires à cause d'un temps de parcours rallongé par ce type de point noir, il est opportun de mettre cette proposition à l'étude en vue d'une réalisation qui irait de pair avec le développement de l'offre.

Il serait également important de songer à un élément qui à son importance : le réseau ouest des tl va gagner en ampleur assez rapidement. Il n'est donc pas impossible que les lignes les plus fréquentées soient à terme électrifiées et exploitées par des trolleybus. Il est donc nécessaire d'étudier un éventuel abaissement de ce passage, afin d'y permettre le passage de trolleybus à moyen terme.

Rue de Lausanne

La CITRAP-Vaud propose que la rue de Lausanne soit dévolue aux transports publics et que l'avenue du 14 avril soit mise à double sens pour le trafic individuel.

Cette logique permettrait de faire passer le tram est-ouest par la rue de Lausanne. Ce nouvel axe fort traverserait Renens en site propre – partagé avec les bus dans le périmètre de la gare de Renens. La garantie de la régularité y serait assurée pour une interface tout entière (Renens-CFF Nord). De plus, la rue de Lausanne pourrait devenir un couloir est-ouest privilégié pour la mobilité douce et donnerait un caractère convivial et visible depuis la gare à Renens.

Toujours dans cette logique, la route de Crisser entre le 14 Avril et la Gare de Renens devrait être interdite au transit car elle ne mènerait nulle part, et un transit de véhicules n'aurait qu'un effet parasite sur l'interface des transports publics. Pour cette raison, il conviendrait d'étendre le périmètre du concours à cette route, jusqu'au 14 Avril.

Il est primordial, dans une politique en faveur des transports publics, de ne pas laisser perdurer la situation actuelle sur la rue de Lausanne, car la saturation de cette avenue aux heures de pointe a de fâcheuses conséquences à l'heure actuelle. Les lignes 30 et 32 sont constamment en retard et ce malgré les mesures prises ailleurs pour prioriser les bus aux carrefours. L'augmentation considérable de l'offre prévue sur cet axe ne peut que laisser présager une mise en site propre sur cette portion.

Autres objectifs du concours

Nous approuvons les autres objectifs mentionnés dans le concours, à savoir : l'amélioration du passage inférieur existant, la création d'un nouveau passage inférieur à l'ouest de la gare, l'élargissement des quais de la gare CFF et du m1, le rehaussement des quais CFF à 55 cm de hauteur, la création de « Bike&Ride » et le maintien d'un petit P+R.

Bike&Ride plus ambitieux !

60 places pour les vélos nous paraît être un nombre largement sous dimensionné, compte tenu du bassin de population qui se trouve (ou se trouvera) à 10 minutes à vélo de la gare de Renens, surtout que vous prévoyez 75 à 85 places P+R pour les voitures. 60 places pour les vélos, c'est la dotation que l'on trouve dans les haltes régionales en Suisse allemande !

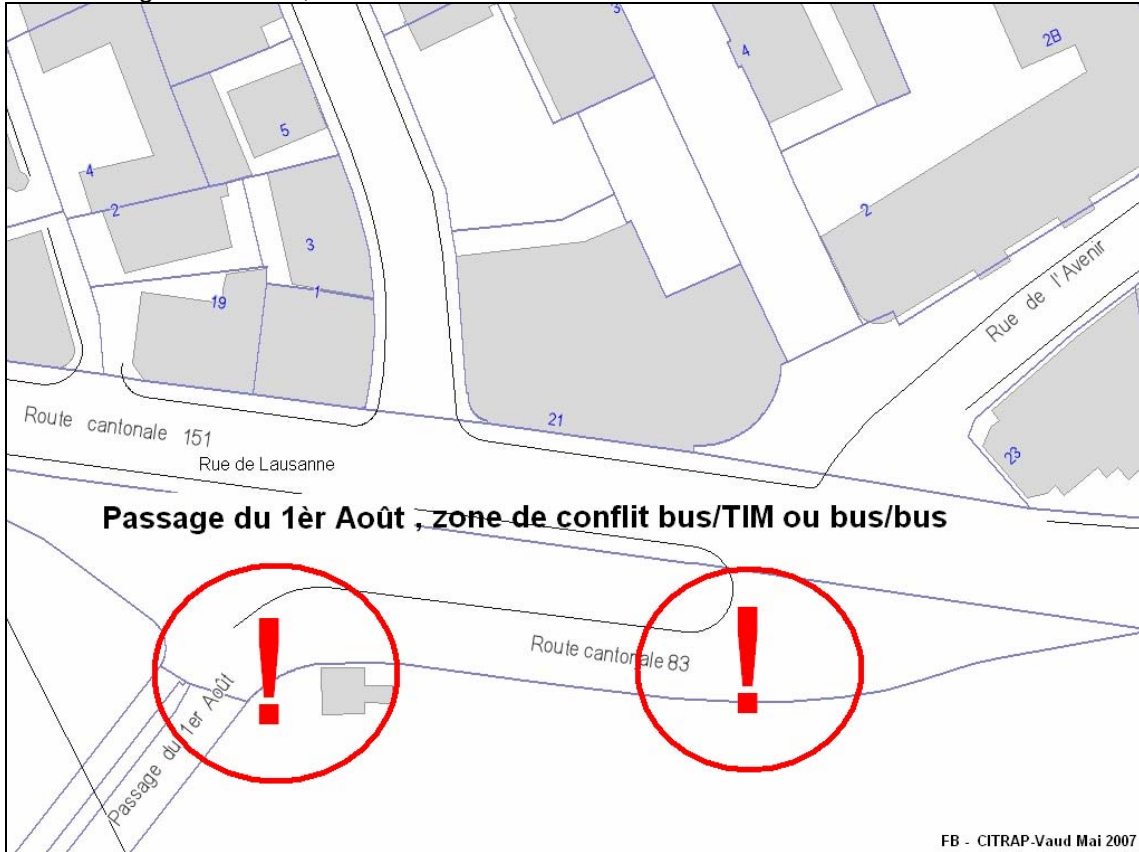
Auteur : Frédéric Bründler

Achévé à Lausanne le 7 mai 2007

Texte approuvé par le comité de la CITRAP par approbation électronique le 7 mai 2007

Voir schémas dans les pages suivantes

Passage du 1^{er} Août, zone de conflit bus/TIM ou bus/bus



Interface tram/bus, Renens – CFF Nord

