

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 86 (1960)
Heft: 17

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

paraissant tous les 15 jours

ORGANE OFFICIEL

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes
de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (S.V.I.A.)
de la Section genevoise de la S.I.A.
de l'Association des anciens élèves de l'EPUL (Ecole polytechnique
de l'Université de Lausanne)
et des Groupes romands des anciens élèves de l'E.P.F. (Ecole
polytechnique fédérale de Zurich)

COMITÉ DE PATRONAGE

Président: J. Calame, ing. à Genève
Vice-président: E. d'Okolski, arch. à Lausanne
Secrétaire: S. Rieben, ing. à Genève

Membres:

Fribourg: H. Gicot, ing.; M. Waeber, arch.
Genève: G. Bovet, ing.; Cl. Grosgruin, arch.; E. Martin, arch.
Neuchâtel: J. Béguin, arch.; R. Guye, ing.
Valais: G. de Kalbermatten, ing.; D. Burgener, arch.
Vaud: A. Chevalley, ing.; A. Gardel, ing.;
M. Renaud, ing.; Ch. Thévenaz, arch.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

de la Société anonyme du « Bulletin technique »
Président: D. Bonnard, ing.
Membres: M. Bridel; J. Favre, arch.; R. Neeser, ing.; A. Robert, ing.;
J. P. Stucky, ing.
Adresse: Avenue de la Gare 10, Lausanne

RÉDACTION

Vacat
Rédaction et Editions de la S. A. du « Bulletin technique »
Tirés à part, renseignements
Adresse: Case Chauderon 475, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an	Suisse Fr. 28.—	Etranger Fr. 32.—
Sociétaires	» 23.—	» 28.—
Prix du numéro	» 1.60	

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande »,
N° II. 57 75, Lausanne

Adresser toutes communications concernant abonnement, changements
d'adresse, expédition, etc., à: Imprimerie La Concorde, Terreaux 29,
Lausanne

ANNONCES

Tarif des annonces:

1/1 page	Fr. 290.—
1/2 »	» 150.—
1/4 »	» 75.—
1/8 »	» 37.50

Adresse: Annonces Suisses S. A.
Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26. Lausanne et succursales



SOMMAIRE

Aménagement du centre de Renens-Gare (concours d'idées).

Divers. — Bibliographie. — Les congrès.

Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

Documentation générale. — Informations diverses.

AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE RENENS-GARE

Concours d'idées

Extrait du règlement-programme

En octobre 1959, la Municipalité de Renens ouvrait un concours d'idées en vue de l'étude d'un projet d'aménagement de la fraction de territoire communal constituant le centre de Renens-Gare.

Ce concours était ouvert :

- a) aux architectes et ingénieurs ayant leur domicile professionnel principal dans le canton de Vaud ;
- b) aux architectes et ingénieurs vaudois quelle que soit leur résidence ;
- c) aux étudiants architectes et ingénieurs de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne.

Programme

But du concours

La construction du chemin de fer a provoqué la création, de part et d'autre des voies ferrées, de quartiers qui se sont développés sur le territoire de quatre communes de façon passablement empirique, et sans plan d'ensemble préexistant. Ce caractère est apparent aussi bien dans le réseau de circulation que dans les constructions elles-mêmes. Depuis quelques années, le développement accéléré de ces quartiers rend toujours

plus sensibles les inconvénients résultant de cet état de choses.

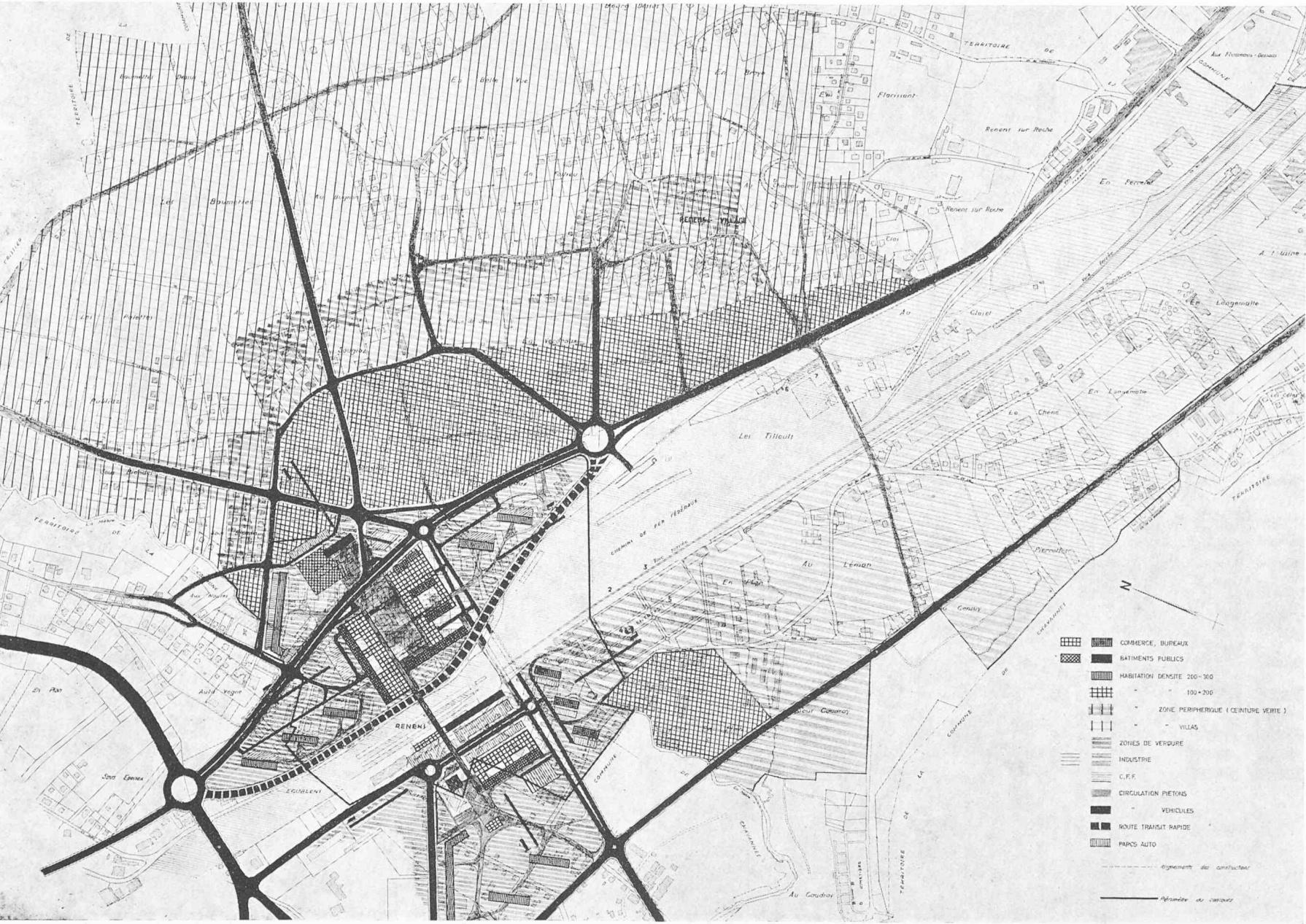
Le but du concours est de rechercher les bases d'un aménagement rationnel du périmètre considéré, qui puisse être concrétisé par la suite sous la forme d'un plan directeur. A son tour, ce plan directeur servira de base à une étude définitive aboutissant à l'élaboration des diverses mesures prévues par la législation existante.

Le système de circulation proposé pour le périmètre intéressé doit l'être en fonction du réseau existant et projeté de l'agglomération. Quoique la région intéressée appartienne au territoire de quatre communes différentes, elle constitue un seul tout au point de vue économique et topographique. Le réseau viaire à étudier dans le périmètre du concours doit donc répondre aux besoins généraux de toute l'agglomération.

D'autre part, les liaisons pour véhicules et piétons, entre les quartiers situés au nord et au sud des voies ferrées, sont actuellement manifestement insuffisantes.

Les remarques faites ci-dessus, en ce qui concerne les circulations, sont également valables pour l'utilisation

(Suite page 290)



Plan général de situation — Echelle 1 : 10 000.

AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE RENENS-GARE (Concours d'idées)

1er prix, projet «Core», M. William F. Vetter, architecte, à Lausanne.

AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE RENENS-GARE

Concours d'idées

1^{er} prix, projet « Core »,
M. William F. Vetter, architecte,
à Lausanne.

Jugement du jury

1. Circulation

a) *Transit*

Il s'agit d'un très bon projet, dont les qualités architecturales sont certaines.

Ce projet apporte une solution intéressante pour la circulation de transit, parallèle aux voies C.F.F. Le réseau de circulation est clairement exprimé et cohérent. Il présente d'excellentes solutions urbanistiques, mais qui ne sont pas à l'échelle actuelle des territoires intéressés.

La liaison nord-sud est claire. Elle paraît cependant trop développée pour les besoins auxquels elle doit répondre. Son coût de réalisation serait hors de proportion avec le rôle de cette liaison, qui n'a qu'un caractère secondaire dans le réseau général.

b) *Voies internes*

L'idée d'un centre à deux niveaux est intéressante en soi, mais d'une réalisation relativement difficile. Dans le secteur sud, l'idée de modifier la topographie du quartier, en aval des voies ferrées, est également intéressante ; mais sa réalisation par étapes se heurterait à d'importantes difficultés. Elle paraît aussi être d'une réalisation onéreuse par rapport aux avantages qu'elle peut apporter.

2. Zoning

Le groupement d'un tel nombre de bureaux et de bâtiments publics en un seul endroit du territoire paraît injustifié. Cette répartition devrait être modifiée.

3. Implantation des bâtiments et composition des volumes

Le traitement des zones d'habitation apparaît plus sommaire et plus schématique que l'étude du centre proprement dit.

4. Possibilités de réalisation

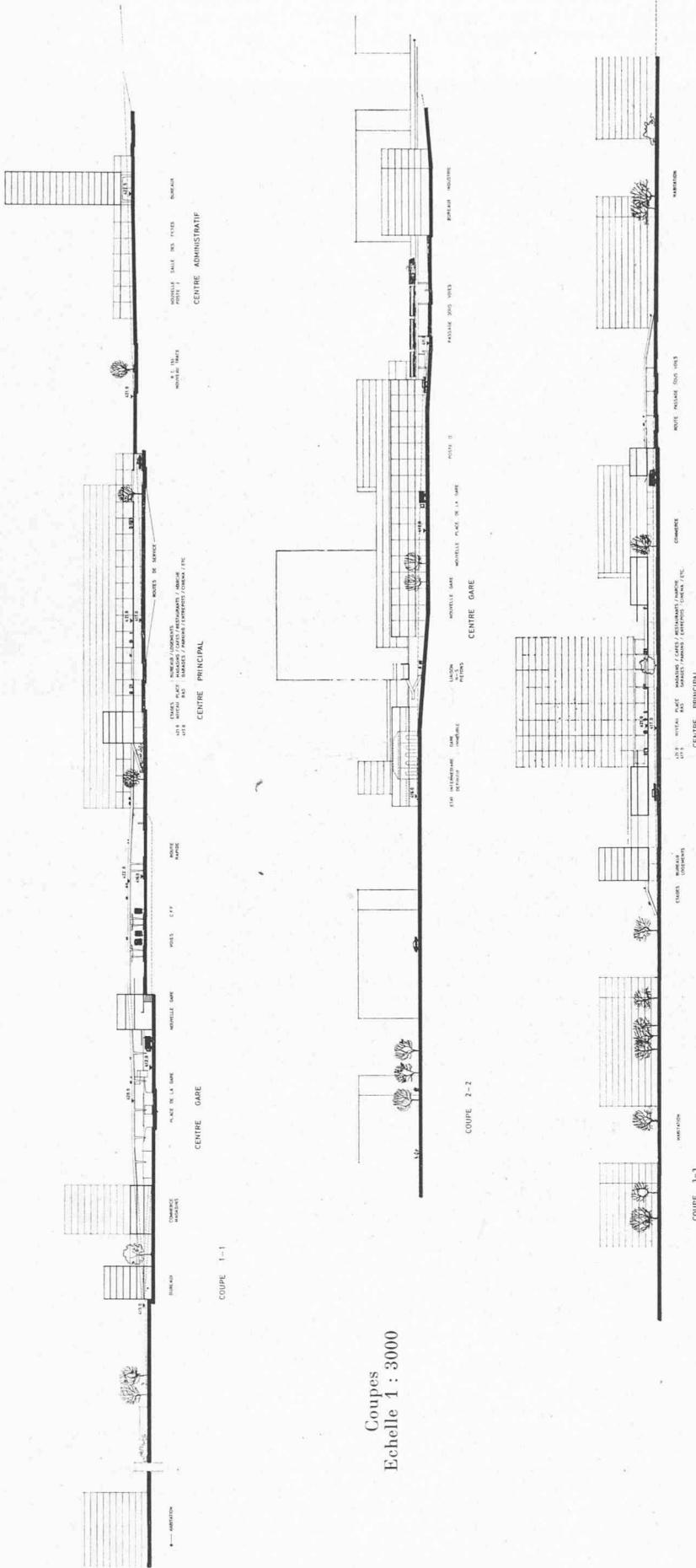
L'auteur propose le maintien des alignements de la route cantonale n° 151 déviée dans la partie nord du périmètre, et du tracé de la rue de Crissier et de la rue de Lausanne. A part cela, il propose la suppression de toutes les voies existantes. Dans la partie sud, seule l'avenue du Tir-Fédéral est conservée. Quant au parcellement existant, le projet n'en tient aucun compte nulle part.

Néanmoins, le concurrent a étudié la réalisation de ce projet par étapes ; mais cette étude n'offre malheureusement guère d'intérêt pratique.

Ce projet suppose un remaniement parcellaire urbain total dans les deux secteurs du périmètre. Sa réalisation ne serait donc concevable que moyennant l'investissement de fonds privés très importants.

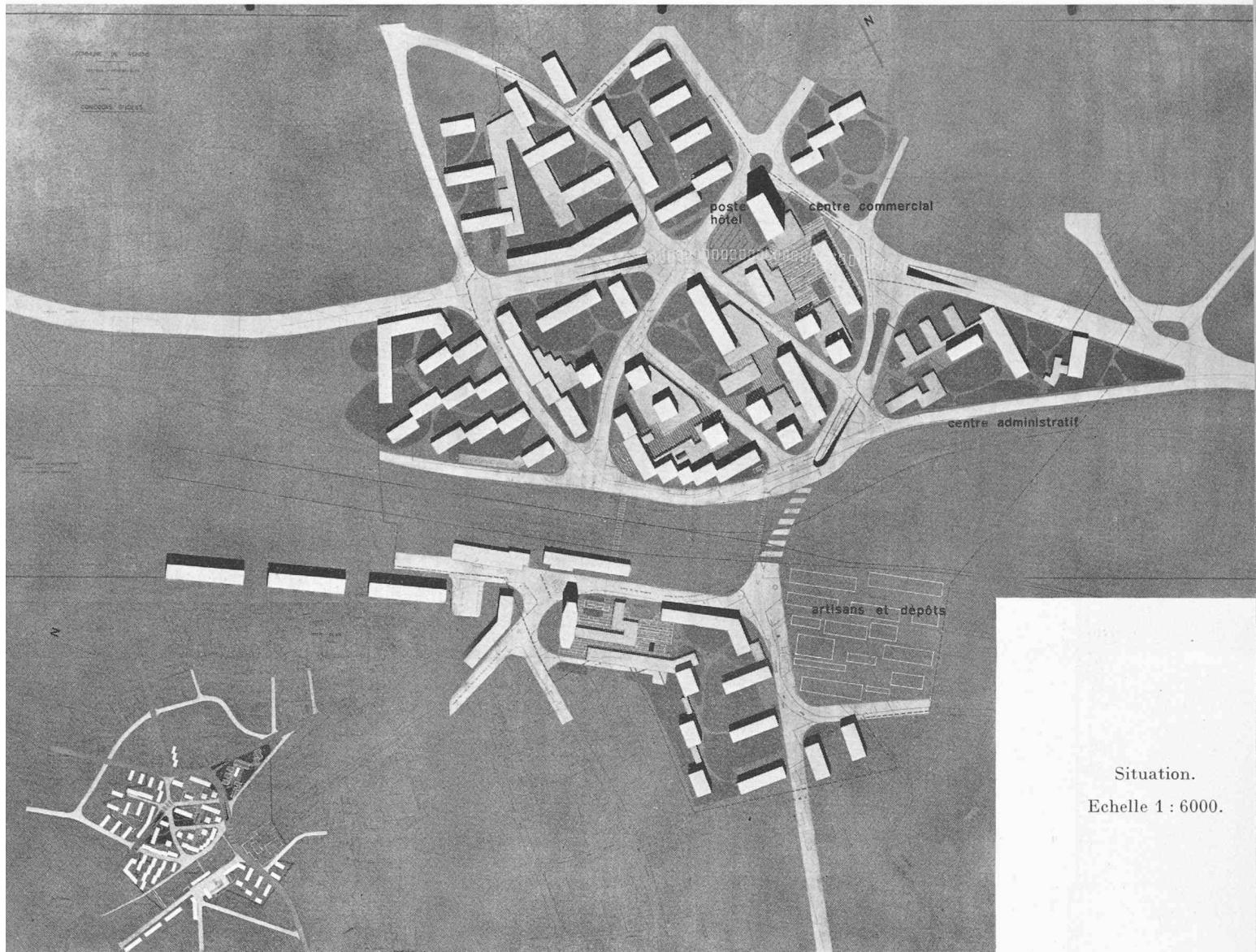
Le défaut déjà constaté, provenant d'une composition hors d'échelle, se retrouve ainsi également dans les possibilités de réalisation.

Coupes
Echelle 1 : 3000



AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE RENENS-GARE (Concours d'idées)

2^e prix, projet « Zazie », M. Roland Willomet, architecte, Renens et MM. Michel Weber, Nicolas Petrovitch-Niegoch, René Vittone et Guido Cochì, Léopold Veuve et Alain Décoppet, architectes, à Lausanne.
Collaborateur : M. Charles Bachofen, architecte.



Situation.

Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury

1. Circulation

a) Transit

Ce projet est caractérisé par l'utilisation de la route cantonale n° 151 déviée pour le passage du trafic de transit rapide en souterrain. Cette idée est très intéressante, mais aurait mérité une étude plus complète.

Si le coût d'une voie en tunnel est élevé, une telle conception a, par contre, l'avantage de permettre de récupérer des surfaces à bâti.

La voie transversale nord-sud, en tunnel, est également une idée valable, mais l'accès au tunnel devrait être mieux étudié.

Le concurrent propose le déplacement et l'élargissement du passage sous-voies actuel. Cette proposition s'inscrit dans son tracé de la voie de transit nord-sud. Moyennant une étude de mise au point détaillée, cette idée pourrait être retenue.

b) Voies internes

Le concurrent conserve le réseau des voies internes existant, à l'exception de la rue Neuve, dont la suppression est proposée. L'étude de ce réseau n'offre malheureusement que peu d'intérêt.

2. Zoning

Le concurrent prévoit le déplacement du centre attractif de Renens dans un nouveau quartier situé au-dessus du tunnel abritant la route cantonale n° 151 déviée. Ce nouveau centre paraît disproportionné avec l'extension probable de la localité.

3. Implantation des bâtiments et composition des volumes

L'étude des volumes, dans la partie amont du périmètre, est sans grand intérêt, sauf en quelques points limités. Elle présente un peu plus d'intérêt dans le quartier au sud des voies ferrées.

4. Possibilités de réalisation

L'auteur propose la suppression de la rue Neuve et la modification du tracé de la rue de l'Industrie. De ce fait, la construction des îlots prévus pourrait éventuellement être réalisée par étapes. Moyennant d'importants regroupements de parcelles, le projet serait donc réalisable.

L'étude du secteur sud du périmètre, notamment en ce qui concerne les voies de circulation, n'apporte aucune amélioration à l'état existant.

AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE RENENS-GARE (Concours d'idées)

3^e prix, projet « Le Vert », M. Arnold Pahud, architecte, à Lausanne.
Collaborateurs : M^{me} Georgette Pahud ; M. Jacques Chatelan.



Situation — Echelle 1 : 6000.

Jugement du jury

1. Circulation

a) Transit

Le concurrent utilise la route cantonale n° 151 déviée comme voie de transit principale, mais sans avoir étudié les croisements et les incidences sur les voies de circulation internes.

L'aménagement de la voie interne, parallèle aux voies ferrées, avec liaison nord-sud par passage sous-voies doublé, à sens unique, est intéressant, spécialement l'idée du raccordement d'entrée au nord. Cela nécessiterait cependant une entreprise sur le domaine des C.F.F.

b) Voies internes

Les rues existantes sont maintenues. La proposition de les interrompre au sud et d'en faire de ce fait de simples voies de distribution de quartier est heureuse.

2. Zoning

L'idée de créer un centre commercial parallèle aux voies ferrées, en amont de la rue de Lausanne, sur deux niveaux, avec parking à l'étage inférieur, est heureuse en soi. Un tel aménagement permettrait d'une part d'augmenter sensiblement les espaces libres réservés aux piétons, tout en ménageant d'autre part des possibilités d'utilisation des parcelles existantes qui rendraient cette idée financièrement viable.

Le concurrent considère comme une seule et même zone les parties amont et aval du périmètre. On peut toutefois regretter qu'il n'a pas poussé davantage cette idée dans le sens d'une amélioration des liaisons des deux secteurs. Son idée est intéressante, mais elle aurait dû être encore développée.

3. Implantation des bâtiments et composition des volumes

L'étude des bâtiments est loin d'avoir les qualités de l'étude des circulations et du zoning. Leur implantation est sans intérêt. L'idée d'installer un stade dans une zone industrielle, en bordure des voies ferrées, ne se justifie pas, notamment pour des raisons de circulation.

4. Possibilités de réalisation

Dans la partie nord du périmètre, le concurrent propose la suppression totale de deux voies. Cette solution semble néanmoins admissible.

En ce qui concerne les parcelles, le concurrent a fait un effort sérieux pour respecter dans une certaine mesure les îlots existants. Il s'ensuit qu'une réalisation par étapes paraît relativement aisée.

Les aménagements proposés par l'auteur dans la partie sud du périmètre sont en revanche moins convaincants.

future des parcelles. C'est donc dire que l'ensemble de la région doit être considéré comme un tout au point de vue architectural.

Les volumes, l'implantation et la destination des constructions prévues dans le périmètre du concours doivent tendre à constituer un noyau urbain susceptible de devenir le centre d'attraction de l'ensemble de l'agglomération. Il serait souhaitable que, par la suite, le centre ainsi créé constitue le point de départ d'un aménagement amélioré, dans toute la mesure du possible, des territoires avoisinants.

Les concurrents devront tenir compte des éléments suivants :

Le projet doit prévoir les emplacements réservés à la réalisation

- a) d'un nouveau bâtiment des postes ;
- b) d'un bâtiment administratif communal ;
- c) d'un bâtiment à l'usage d'hôtel.

Le problème d'un nouveau temple éventuel et de nouveaux locaux scolaires nécessaires trouvera sa solution en dehors du périmètre du concours.

Les espaces libres publics actuels sont insuffisants. Les concurrents chercheront donc à augmenter ceux-ci dans toute la mesure possible. Ils devront faire des propositions dans ce sens.

Les aménagements proposés devront présenter toutes suggestions utiles en ce qui concerne le parage des voitures à l'air libre ou souterrain.

Les industries installées dans le périmètre du concours ne pourront pas être déplacées.

Un immeuble commercial à l'usage de grands magasins est à l'étude sur l'emplacement indiqué par le plan au 1 : 500.

A l'intérieur du périmètre, les concurrents n'ont pas à tenir compte des dispositions du règlement du plan d'extension de la Commune de Renens. La Municipalité de Renens étudiera sous quelle forme il pourra être donné force légale aux suggestions des concurrents qui auraient été retenues.

Les terrains propriété des C.F.F. sont cadastrés au chapitre de la voie, c'est-à-dire qu'ils sont affectés à l'exploitation ferroviaire. Toute inclusion de ces terrains dans le projet d'aménagement doit en tout cas respecter cette affectation.

Extrait du rapport du jury

Le jury s'est réuni les 20, 27 mai et 2 juin 1960. Il était composé de MM. A. Burki, syndic de Renens ; P. Quillet, architecte S.I.A., urbaniste DIUUP, à Lausanne ; H. R. Von der Mühl, architecte S.I.A. et F.A.S., à Lausanne ; A. Lozeron, architecte S.I.A. et F.A.S., à Genève ; P. Bardet, ingénieur S.I.A., à Lausanne ; W. Schilling, municipal, directeur des Travaux, à Renens ; H. Nicollier, municipal, directeur de police, à Renens.

Suppléants : MM. P. Ferrini, technicien-géomètre, à Lausanne ; R. Savoy, vice-président de la Municipalité de Renens.

Expert avec voix consultative : M. J. Pelet, avocat, à Lausanne.

M. M. Schluchter, secrétaire municipal, a fonctionné comme secrétaire du jury.

Quatorze projets avaient été déposés dans les délais prévus.

Après un examen général, le jury procède à un premier tour d'élimination, au cours duquel trois projets sont écartés, en raison d'une insuffisance générale de conception.

Au deuxième tour, trois projets affectés du même défaut sont écartés.

Le jury procède ensuite à un examen analytique complet des huit projets restant en lice, et décide

qu'une critique détaillée sera faite pour chacun d'eux ; cet examen analytique se fonde sur les critères suivants :

1. Circulation de transit et voies internes.
2. Zoning.
3. Implantation des bâtiments et composition des volumes.
4. Possibilités de réalisation.

A l'issue de cet examen, le jury décide de se rendre *in corpore* au sommet du nouveau silo de l'USR afin d'avoir une vue d'ensemble du périmètre du concours.

Il rédige ensuite les critiques détaillées.

Appréciation générale des résultats du concours

Les projets déposés ont paru tout d'abord quelque peu décevants. Toutefois, leur examen détaillé a montré au jury que les difficultés du sujet entraient pour une large part dans cette première impression peu favorable.

Ces difficultés résultent essentiellement de l'aménagement actuel de l'agglomération de Renens. Cet aménagement, dû plutôt au hasard qu'à un plan préétabli, est caractérisé par l'exiguïté générale des parcelles bâties, la multiplicité des voies d'accès et l'excessive densité d'occupation du sol.

C'est ainsi que le jury a constaté qu'à peu près tous les concurrents, qui ont essayé d'inscrire leur composition dans le parcellaire existant, ont abouti à des résultats peu convaincants.

Le jury a constaté notamment que les dimensions et la délimitation des parcelles existantes ne correspondent plus, sauf à de trop rares exceptions, aux besoins nés du développement actuel de la localité et aux conceptions de l'urbanisme d'aujourd'hui. D'autre part, le tracé des voies existantes ne paraît pas devoir être conservé dans sa totalité. Leur réseau est en effet issu de l'arbitraire, de circonstances momentanées et du parcellement. Les difficultés que rencontre aujourd'hui la Municipalité pour aménager rationnellement le centre de Renens proviennent certainement, en bonne partie, de ces circonstances particulières. Enfin, les constructions existantes sont beaucoup trop proches les unes des autres, et les distances aux limites fortement insuffisantes. L'occupation des parcelles est excessive en fonction de leur surface.

Heureusement, l'agglomération renanaise est composée aujourd'hui encore de bâtiments relativement peu élevés. Ce fait tend à faciliter, dans une certaine mesure, la transformation et l'adaptation relativement rapide de l'agglomération à son évolution future. En effet, une augmentation importante des hauteurs de constructions est parfaitement concevable et rendrait aussi plus aisée une répartition nouvelle des volumes bâties et le rétablissement d'espaces suffisants. Enfin, on doit remarquer surtout l'absence de tout centre organiquement constitué de la localité. Si l'on table sur un développement rapide de la région de Renens, tel qu'il est actuellement prévisible, il faut admettre que la structure de l'agglomération doit être changée de fond en comble, parce qu'elle ne répond pas aux besoins du centre urbain d'un vaste territoire. Il est donc indispensable de doter le futur centre de Renens de cette armature qui lui fait actuellement défaut.

A cet effet, l'élaboration prochaine d'un nouveau plan directeur du centre de Renens apparaît indis-

pensable. Le jury relève que, malgré les qualités que présentent certains des projets du concours, aucun d'eux ne peut à lui seul servir de base à l'étude de ce plan directeur.

Le jury rappelle qu'il s'agit d'un concours d'idées, et qu'un mandat d'exécution n'est pas envisagé dans ce cas. D'autre part, il estime qu'aucun des projets primés ne paraît justifier, en faveur de son auteur, l'octroi d'un mandat pour la suite des études.

Conseils à l'organisateur du concours

Le jury considère qu'une modification profonde de la structure de Renens reste dans les choses concevables. Il semble en effet possible de regrouper un nombre assez grand de parcelles, et ceci dans un laps de temps raisonnablement court.

Pour favoriser un tel regroupement, un moyen pratique se présente : celui de la suppression d'au moins une rue transversale dans la partie centrale de la localité. Selon les résultats du concours, la suppression de la rue Neuve pourrait notamment être envisagée. Cela permettrait de disposer du domaine public actuel, ainsi libéré, pour amorcer, en collaboration avec les propriétaires riverains, la transformation de structure dont il est question.

A. CRÉATION D'UN CENTRE

On remarque que plusieurs concurrents ont organisé le centre de la localité autour d'une place publique à deux niveaux. Il semble bien qu'il s'agisse là d'une solution d'avvenir dont la réalisation n'est peut-être pas si éloignée qu'il paraît au premier abord. En effet, le développement de la circulation automobile confère aux parkings situés au centre de la localité une valeur de rendement certaine. Ainsi disposés, les niveaux inférieurs permettent la création d'espaces libres sur leur toiture, à l'usage des piétons et du commerce, dans les conditions les plus heureuses.

Une telle réalisation pourrait en particulier se concevoir dans le cadre d'un ensemble de constructions privées de quelque importance au centre de Renens. L'autorité communale disposerait, semble-t-il, de moyens d'action intéressants pour la promouvoir par la suppression d'une ou plusieurs des voies transversales actuelles, permettant la création de contiguïtés étendues.

Pour accélérer cette réalisation, il serait également souhaitable que les autorités communales saisissent toutes les occasions qui pourraient se présenter à elles d'acquérir des parcelles, même bâties, dans la région centrale de la localité.

Si l'on considère d'autre part que l'immense majorité des parcelles situées dans le périmètre sont bâties, il serait peut-être possible de n'autoriser des reconstructions qu'à la condition que le projet porte sur une surface supérieure à un minimum déterminé. Les conséquences juridiques et économiques d'une telle mesure devraient néanmoins être préalablement étudiées. Quoi qu'il en soit de cette suggestion, le jury estime devoir attirer tout particulièrement l'attention des autorités de Renens sur les risques graves que présente, pour le développement de l'agglomération, l'octroi de permis pour des rénovations ou des reconstructions de bâtiments sur les petites parcelles actuelles. De telles autorisations ne devraient en aucun cas être accordées, car elles auraient pour résultat de paralyser pour de longues années tout projet d'envergure plus importante.

Le jury insiste sur le fait qu'il y a une certaine urgence, pour la Commune de Renens, à promouvoir ce développement et à créer sans tarder le centre urbain qui manque à la région ouest de Lausanne. En effet, son territoire est déjà fortement bâti, à une échelle qui n'est pas celle de l'avenir, tandis qu'il existe encore, dans ses alentours, de vastes terrains libres qui permettraient la création rapide de centres attractifs importants. Elle doit donc agir sans vaines tergiversations si elle désire éviter que la situation actuelle n'évolue à son détriment.

B. CIRCULATIONS

1. Liaisons est-ouest

Le transit est-ouest est manifestement l'élément dominant des circulations actuelles et futures dans la région centrale de Renens.

Les alignements adoptés par le Conseil d'Etat réservent heureusement les espaces nécessaires, par la déviation de la route cantonale n° 151.

Toutefois, certains concurrents ont étudié ce transit par la rue de Lausanne actuelle, élargie dans toute la mesure possible. Cette solution a l'avantage de grouper en un seul point les circulations ferroviaire et routière, et de limiter ainsi à un espace restreint les inconvénients de ce double trafic.

Cependant, cette solution, séduisante à plusieurs égards, comporte certains défauts majeurs. Faute d'alignements actuels suffisamment larges, la réalisation de cette idée imposeraient d'importantes démolitions d'immeubles. Les possibilités d'extension ultérieure de l'artère sont limitées. Enfin et surtout, l'inconvénient principal de cette solution serait d'aggraver encore, d'une manière définitive, la coupure entre les quartiers nord et sud des voies ferrées, et de rendre extrêmement difficile et onéreux le développement des liaisons déjà insuffisantes entre ces deux fractions de territoire communal.

Le jury pense néanmoins qu'une étude comparative du prix de revient des deux solutions serait utile et démontrerait que le coût de la déviation de la route cantonale n° 151 n'a rien de prohibitif.

Le jury est d'avis que la déviation de la route cantonale n° 151 doit être réalisée en plan à l'intérieur des alignements votés, et en coupe sous forme d'une voie partiellement souterraine, exécutée non par tunnel, mais en tranchée couverte. Cette solution permettrait de récupérer au centre de la future agglomération d'importants terrains qui seraient ainsi disponibles soit pour des bâtiments d'intérêt public ou pour la création d'espaces libres, soit même pour des constructions à but commercial, en collaboration avec des groupes privés. La déviation de la route cantonale n° 151 ainsi réalisée offrirait au développement du futur centre de l'agglomération les plus heureuses possibilités tout en évitant l'inconvénient d'une seconde coupure de la localité.

Le jury insiste donc sur ce point et recommande à l'autorité communale de prendre contact sans retard avec l'Etat de Vaud pour obtenir la mise à l'étude de la solution ici préconisée.

2. Liaisons nord-sud

Le trafic dans cette direction ne semble pas atteindre la même intensité que dans la direction est-ouest, et paraît devoir rester de nature plutôt locale.

Le jury regrette que cet aspect du problème des circulations n'ait pas suscité davantage d'idées nouvelles. Il semble en tout cas, au vu des résultats du concours, que la solution la plus aisément réalisable pour améliorer ces liaisons consiste à augmenter la capacité du passage sous-voies actuel, dans toute la mesure du possible ; ceci d'autant plus que le tablier du pont paraît devoir être révisé entièrement dans un proche avenir. Le doublement ultérieur de ce passage permettrait d'en améliorer le débit, si le besoin s'en fait sentir par la suite.

L'étude de l'aménagement des débouchés nord et sud de ce passage, en tenant compte de ce développement éventuel, devrait être effectuée sans tarder.

On relève que les autres points de passage restent la rue Léman et le pont Bleu, dont l'élargissement et la reconstruction semblent d'ores et déjà prévus dans les projets de l'Etat de Vaud.

3. Place de la Gare

L'aménagement du territoire au sud de la voie ferrée, et plus spécialement de la place de la Gare, ne paraît pas avoir retenu beaucoup l'attention des concurrents. Le concours n'apporte pas sur ce point de solution cohérente et susceptible d'une réalisation pratique.

Le jury recommande aux autorités de Renens, vu l'urgence de certaines questions posées par le développement de ce secteur, de prendre contact avec les Municipalités de Chavannes et d'Ecublens en vue de faire effectuer, d'un commun accord, une étude approfondie de ce problème, et d'élaborer un plan d'extension intercommunal de cette région.

Il est en effet très clair que, sur ce point particulier notamment, des études urbanistiques valables ne peuvent être arrêtées aux limites communales, qui ne coïncident avec

aucun compartiment topographique. C'est ainsi que, de l'avis du jury, une collaboration intercommunale sur le plan urbanistique apparaît absolument indispensable, de façon toute générale, pour permettre un développement organisé de l'agglomération renanaise.

4. Circulation des piétons

Dans ce domaine, l'idée la plus intéressante apportée par le concours est celle de la terrasse supérieure mentionnée ci-dessus. Cette idée peut être éventuellement développée et étendue par l'étude d'une plateforme prolongeant à niveau cette terrasse, enjambant le faisceau des voies C.F.F. et se raccordant à un aménagement à deux niveaux de la place de la Gare.

C'est en effet à ce point de vue que l'insuffisance actuelle des liaisons nord-sud est la plus marquée. Pour y parer de façon plus immédiate, on peut envisager une amélioration du passage souterrain existant au droit du bâtiment de la Gare, d'une part en cherchant à remplacer les escaliers d'accès nord et sud par des rampes d'un parcours plus aisé, d'autre part en rendant ce passage en lui-même attrayant par l'installation de vitrines, de kiosques ou même de boutiques constituant un élément de vie et d'animation.

C. ZONING

Il paraît souhaitable d'organiser le développement de la partie centrale de Renens de manière à en éloigner progressivement l'habitation au profit des locaux administratifs et commerciaux.

Il ne semble pas que, dans le périmètre considéré, une extension de la zone industrielle soit possible, ni désirable.

De l'avis du jury, le déplacement et le regroupement des industries installées actuellement dans le périmètre, vers d'autres régions du territoire communal, semblent recommandables et réalisables. L'autorité communale pourrait chercher à les faciliter en mettant à disposition, dans la mesure de ses possibilités, les terrains nécessaires à cet effet. Il conviendrait, en contrepartie, qu'elle s'efforce d'obtenir, à l'occasion de tels déplacements, par voie d'échange ou d'acquisition, la propriété des parcelles actuellement occupées par des locaux industriels à proximité du futur centre urbain.

D. IMPLANTATION DES BATIMENTS ET COMPOSITION DES VOLUMES

Il semble au jury que des immeubles de grande hauteur soient concevables dans le cadre d'un aménagement entièrement nouveau du centre de l'agglomération, moyennant la création d'espaces suffisants et proportionnés entre les constructions.

E. CONCLUSIONS GÉNÉRALES

En résumé, le jury recommande à l'autorité communale de Renens l'examen et l'étude des problèmes particuliers suivants :

- a) Etablissement d'un nouveau plan directeur du centre de Renens, dans le sens des considérations qui précèdent.
- b) Etude comparative du prix de revient de la voie de transit est-ouest par la rue de Lausanne d'une part, et par la route cantonale n° 151 déviée, avec exécution en tranchée couverte, d'autre part.

- c) Etude, en liaison avec l'Etat, de la réalisation de la route cantonale n° 151 déviée (date et mode de réalisation, procédure, frais).
- d) Etude, en liaison avec les C.F.F., de l'amélioration du passage souterrain nord-sud, du passage inférieur à piétons aboutissant au Rond-Point, et du déplacement éventuel de la halle aux marchandises.
- e) Etude, en liaison avec les communes de Chavannes et d'Ecublens, d'un plan d'alignement et d'un plan de quartier (en plan et dans l'espace) pour la place de la Gare et les quartiers au sud de celle-ci.
- f) Recherche de groupes commerciaux intéressés à un établissement au centre de Renens, en vue d'étudier avec eux l'aménagement d'un centre urbain moderne, par la collaboration des pouvoirs publics et de l'initiative privée.
- g) Refus des permis de transformation ou reconstruction de bâtiments privés pouvant entraver la réalisation du plan directeur du centre urbain.
- h) Selon les possibilités, acquisition des terrains devenant disponibles dans le centre, notamment à l'occasion du déplacement d'industries existantes.

* * *

Conformément à l'article 33 des normes S.I.A., le jury passe à nouveau en revue tous les projets éliminés. Il procède ensuite au classement et décide à l'unanimité d'attribuer les prix suivants :

1^{er} prix, projet « Core », 3000 fr. ; 2^e prix, projet « Zazie », 2800 fr. ; 3^e prix, projet « Le Vert », 2600 fr. ; 4^e prix, projet « Ibicus », 2400 fr. ; 5^e prix, projet « Phœbé II », 2200 fr. ; 6^e prix, projet « Akoepi », 2000 fr.

Ayant ainsi arrêté ses conclusions, le jury procède à l'ouverture des enveloppes, qui révèle les noms des lauréats suivants :

- 1^{er} prix : projet « Core », M. William F. Vetter, architecte, Lausanne.
2^e prix : projet « Zazie », M. Roland Willomet, architecte, Renens, et MM. Michel Weber et Nicolas Petrovitch-Niegoch, René Vittone et Guido Coch, Léopold Veuve et Alain Décoppet, architectes, Lausanne.
Collaborateur : M. Charles Bachofen, architecte.
3^e prix : projet « Le Vert », M. Arnold Pahud, architecte, Lausanne.
Collaborateurs : M^{me} Georgette Pahud ; M. Jacques Chatelan.
4^e prix : projet « Ibicus », M. Achille Gasser, architecte, Renens-Lausanne.
5^e prix : projet « Phœbé II », M. C.-A. Ledermann, ingénieur civil, Lausanne.
6^e prix : projet « Akoepi », M. Paul Lorenz, étudiant architecte à l'EPUL, Lausanne.

DIVERS

L'Inspection fédérale des travaux publics s'appelle désormais « Service fédéral des routes et des digues ».

La date du 21 juin 1960 est marquée par l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur les routes nationales. En même temps, l'Inspection fédérale des travaux publics change de dénomination pour s'appeler *Service fédéral des routes et des digues*.

C'est en 1870 que l'inspection fédérale des travaux publics fut créée dans sa forme actuelle. Cependant ses origines datent d'une époque beaucoup plus ancienne,

ce dont témoignent les chroniques de la Linth. Bien qu'il eût été question de ce travail en 1784 déjà, la Diète ne prit qu'en 1805 un arrêté plaçant la correction de la Linth, considérée comme une entreprise d'utilité publique, sous la protection et la haute surveillance de l'autorité fédérale. A cette fin, elle s'adressa aux citoyens de la Confédération, les invitant à adhérer à cette entreprise créée pour le bien et pour l'honneur de toute la nation. C'est dans ce même esprit de solidarité confédérée que fut également préparée la correction des eaux du Jura qui, conjointement avec l'ouvrage de la Linth, semble avoir contribué dans une large mesure à l'admission de l'article 21 (aujourd'hui article 23) dans la constitution fédérale de 1848. En vertu de cet article, le Conseil fédéral est habilité,