

# RENE NS

## UNE VILLE QUI NAIT

PAR

C. BIERMANN, *Docteur ès-lettres.*

---

A la fin de l'année 1875, la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale décida de créer une grande gare de triage avec plan incliné où l'on utiliserait la gravité pour former et décomposer les trains. La gare de Lausanne, chef-lieu du réseau, quoique construite à la base des collines qui rendent cette ville si pittoresque, ne disposait pas d'une plateforme assez considérable pour l'installation de nombreuses voies de garage. On la trouva à 4,5 km. de là, au pied du coteau mollassique de Renens, au milieu d'une terrasse bordée au Nord et au Sud de cordons de moraines et traversée par un ruisseau : la Mèbre. Il n'y avait là, jusqu'alors, qu'une petite halte avec un ou deux employés pour la vente des billets et la manœuvre de l'aiguille qui commande les lignes de Genève et de Neuchâtel. A bon compte, la Compagnie acquit une superficie de terrain suffisante pour les besoins d'un quart de siècle. La nouvelle gare fut ouverte au service le 1<sup>er</sup> juillet 1876, un bâtiment pour les voyageurs achevé l'année suivante au Nord des voies. Une vingtaine d'employés y trouvèrent dès l'abord de l'occupation ; au bout de 6 mois, ils avaient manutentionné 103 036 wagons (entrés et sortis), soit une moyenne journalière de 560

et un maximum de 838 en un seul jour. Le mouvement alla en augmentant :

année 1877, wagons manutentionnés :	237 388	; moyenne journalière :	650 <sup>1</sup>	; maximum :	884
1880 . . . . .	263 671 . . . . .	720 . . . . .	1008		
1886 . . . . .	222 971 . . . . .	611 . . . . .	922		
1895 . . . . .	361 541 . . . . .	1170 <sup>2</sup> . . . . .	1390		
1900 . . . . .	456 049 . . . . .	[1463 . . . . .	1860		
1905 . . . . .	534 856 . . . . .	1726 . . . . .	1935		

La progression est manifeste depuis 1890, où la Compagnie de la Suisse-Occidentale fusionna avec celle du Jura-Berne-Lucerne, pour former la Compagnie du Jura-Simplon, la plus puissante entreprise de transports de la Suisse, mais devint surtout considérable à partir de 1903 où le réseau fut racheté par la Confédération. Actuellement, la gare de Renens reçoit et expédie journellement 60 trains réguliers de marchandises et un nombre variable de trains facultatifs. Les trains de et pour Genève, Vallorbe, Neuchâtel, Berne, le Simplon s'y disloquent et s'y reforment. Son importance est en quelque sorte fonction de celle de Lausanne, aujourd'hui la première gare suisse pour le nombre de voyageurs, la troisième pour le tonnage des marchandises et pour les recettes totales.

La Compagnie du Jura-Simplon, puis les Chemins de fer fédéraux développèrent les installations de Renens pour les mettre à la hauteur du trafic croissant; l'acquisition de plusieurs hectares de terrain au Nord et au Sud des voies a permis ou permettra de construire une nouvelle gare aux voyageurs nécessitée par l'extension énorme de cette branche de l'exploitation, de porter devant celle-ci le nombre des voies de 4 à 8 avec trois quais intermédiaires, de transférer de l'Ouest à l'Est le service de marchandises local en lui réservant un plus grand espace, de doubler à peu près le nombre des voies de triage (en en ajoutant 11 aux 15 existantes) et d'en augmenter la longueur, de bâtir une remise pour 24 locomotives, flanquée d'un pont tournant, d'un réservoir d'eau, de places à charbon, etc., de remplacer l'éclairage à la néoline par l'éclairage électrique (54 lampes à arc pour la gare de triage seulement), de substituer enfin à tous les passages à niveau des passerelles supé-

<sup>1</sup> L'année comptée à 365 jours.

<sup>2</sup> Déduction faite des dimanches et jours de fête.

rieures ou des passages souterrains. Ces transformations, qui ne sont pas achevées, obligent à démolir les deux précédents bâtiments aux voyageurs, ainsi que quelques maisons particulières et à reculer plusieurs routes. Elles coûteront environ 4 millions de francs. Elles feront de Renens une gare de 28,5 hectares de superficie et de 2800 mètres de longueur.

En même temps que les bâtiments, le personnel attaché à la gare a augmenté considérablement. Les employés et ouvriers de manœuvre étaient :

20	en	1876	47	en	1898
27	»	1882	48	»	1899
30	»	1889	56	»	1901
33	»	1890 (J.-S.)	57	»	1902
34	»	1892	83	»	1904 (C. F. F.)
34	»	1893	87	»	1905
37	»	1895	95	»	1906
38	»	1896	112	»	1907
45	»	1897			

Il faut y ajouter des employés des trains, chefs de train, conducteurs et gardes-freins relevant du chef de gare de Renens (86 en 1907), les mécaniciens, chauffeurs, etc., rattachés au service de la traction (109), enfin les cantonniers et journaliers du service de la voie (70), soit 377 au total en 1907<sup>1</sup>.

Cette clientèle toute formée attira des épiciers, des boulangers, des bouchers, des charcutiers, des cabaretiers, commerçants et industriels de l'alimentation, ainsi que quelques cordonniers et tailleurs. La construction des bâtiments administratifs et des maisons locatives fit éclore l'industrie du bâtiment, la présence des gravières glacio-fluviales ou lacustres, d'une abondante couche de terre plastique, en favorisa le développement. Aux poteries qui vinrent exploiter ces dépôts argileux s'ajoutèrent bientôt d'autres usines : fabriques de bois de fusil, d'engrais chimiques (aujourd'hui disparues), de meubles, de plots et tuyaux en ciment, de carrelages, de vernis, scieries mécaniques, ateliers de menuiserie, de serrurerie, d'appareillage, distillerie, chocolaterie. La proximité de Lausanne leur ouvre ce débouché important ; par contre, elles

<sup>1</sup> Renseignements dus à l'obligeance de M. le Chef du bureau du personnel du 1<sup>er</sup> arrondissement des C. F. F. à Lausanne.

jouissent à Renens d'une diminution sur les frais de charroi si considérables à Lausanne, la ville des fortes pentes, et du bon marché relatif des terrains qu'une trop rapide croissance a, à Lausanne (25 845 habitants en 1870, près de 60 000 en août 1907), livrés à la spéculation. Ces avantages ont déterminé diverses maisons lausannoises, marchands de combustibles, de fer, de pétrole, etc., à établir des entrepôts dans le voisinage de la gare de Renens, à laquelle une voie industrielle les unit. La gare aux marchandises, construite en 1877, est devenue trop petite : le tonnage local y a passé de 1720 tonnes en 1878 à 60 149 en 1904<sup>1</sup>. Le nombre des voyageurs expédiés a augmenté dans une proportion analogue : 7000 en 1871, 199 000 en 1905. Une dizaine d'hôtels et de restaurants, dont quelques-uns dignes d'une grande ville, ont été ouverts pour les recevoir.

Les recensements fédéraux de la population permettent d'apprécier la valeur de ces transformations. Mais une difficulté surgit lors de leur étude. La gare de Renens, en effet, a été bâtie à l'extrémité ouest du territoire de la commune de ce nom, à l'intersection des routes cantonales de Lausanne au Pont et de Saint-Sulpice à Crissier. La petite ville qui s'est construite aux abords a, le long de ces routes, bientôt débordé sur trois communes voisines, Crissier, Écublens et Chavannes. Ces empiètements sont assez importants pour qu'on ne puisse en faire abstraction. La population de fait des 4 communes était de :

	1860	1870	1880	1888	1900
Renens . . . . .	433	463	549	665	1295
Crissier . . . . .	597	590	611	649	880
Chavannes . . . . .	151	155	179	182	285
Écublens . . . . .	604	627	640	655	785
	1785	1835	1979	2151	3245

Mais ces chiffres comprennent à la fois la population villageoise, concentrée au chef-lieu de la commune, et la population urbaine, massée autour de la gare. Les données des recensements ne les distinguent pas ; on peut admettre que la première est restée à peu près stationnaire depuis 1860, comme

<sup>1</sup> A partir de 1905, le tonnage n'étant plus calculé de la même manière, les chiffres ne sont plus comparables.

c'est le cas pour les localités environnantes purement rurales. L'augmentation serait alors à l'actif de Renens-Gare qui aurait 1300 à 1400 habitants.

Mais la comparaison de la carte fédérale au 25 000<sup>e</sup>, complétée en 1899 (fig. 1) avec des levés personnels exécutés en mars 1907 (fig. 2) montre que l'accroissement de Renens-Gare est tout récent, qu'il est postérieur au recensement fédéral de 1900. En effet, un recensement communal opéré à Renens à la fin de 1906 y a constaté la présence de 2000 habitants pour toute la commune<sup>1</sup>; Chavannes<sup>2</sup> comptait, au 15 janvier 1907, 721 âmes, dont 200 environ doivent être attribuées au village agricole; le chiffre de la population scolaire (56 enfants<sup>3</sup>) permet d'évaluer la population totale de la fraction de Renens-Gare sise sur Crissier, à 250 personnes. Enfin, 150 habitants<sup>4</sup> résident sur le territoire d'Écublens. L'agglomération urbaine monte ainsi à 2500 habitants approximativement. Si la vitesse ascensionnelle se maintient, Renens-Gare aura plus de 3000 habitants au prochain recensement décennal, ayant ainsi doublé sa population en dix ans.

Étudiée même avec l'instrument imparfait qu'est un recensement trop ancien, mais avec les corrections que suggère l'observation sur place, la population de Renens-Gare se distingue nettement de celle de la région environnante; quatre groupes s'y juxtaposent: le plus petit comprend les anciens habitants, restés agriculteurs; les employés des chemins de fer, soit Vaudois, soit Suisses d'autres cantons, forment avec leurs familles le plus gros; les ouvriers des poteries sont des Français qui ferment jalousement l'entrée de leur corporation afin de se réserver le monopole de leur industrie; enfin les Italiens, venus comme ouvriers du bâtiment, transformés ensuite en entrepreneurs, puis en spéculateurs et propriétaires, occupent presque tout le quartier neuf au Nord de la gare, qu'ils ont rempli de leurs maisons hideuses, de leurs boutiques disparates, de leur grouillement dans la rue, de leur exubérance et de leur bruit. Séparés par leur origine, ces quatre

<sup>1</sup> « Gazette de Lausanne », du 29 novembre 1906.

<sup>2</sup> Renseignement dû à l'obligeance de M. le syndic de Chavannes.

<sup>3</sup> Chiffre donné par M. l'instituteur de Crissier.

<sup>4</sup> Suivant M. le pasteur de Renens-Gare.

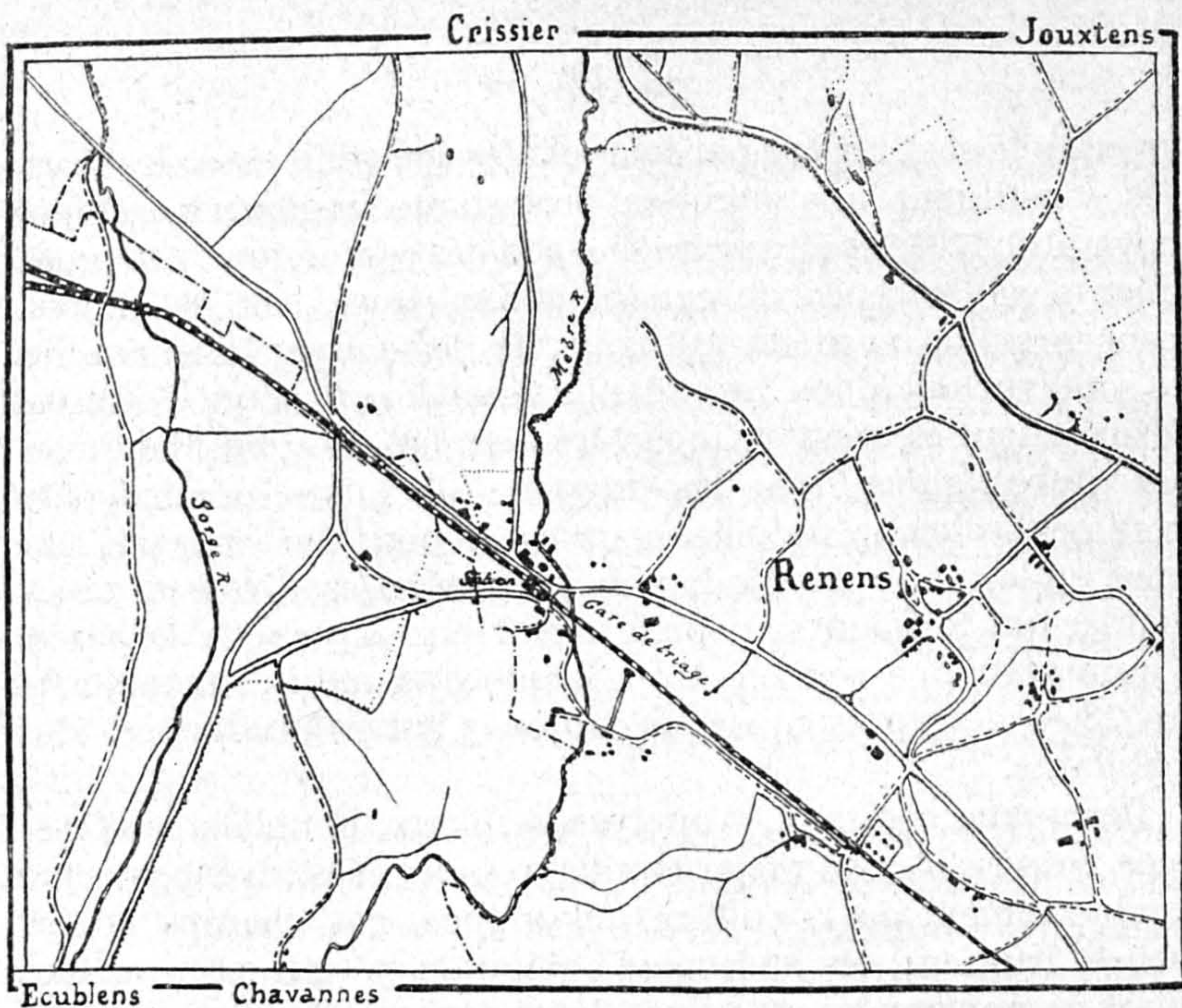


FIG. 1. RENENS VERS 1899, D'APRÈS LA CARTE SIEGFRIED, AU 1 : 25000.

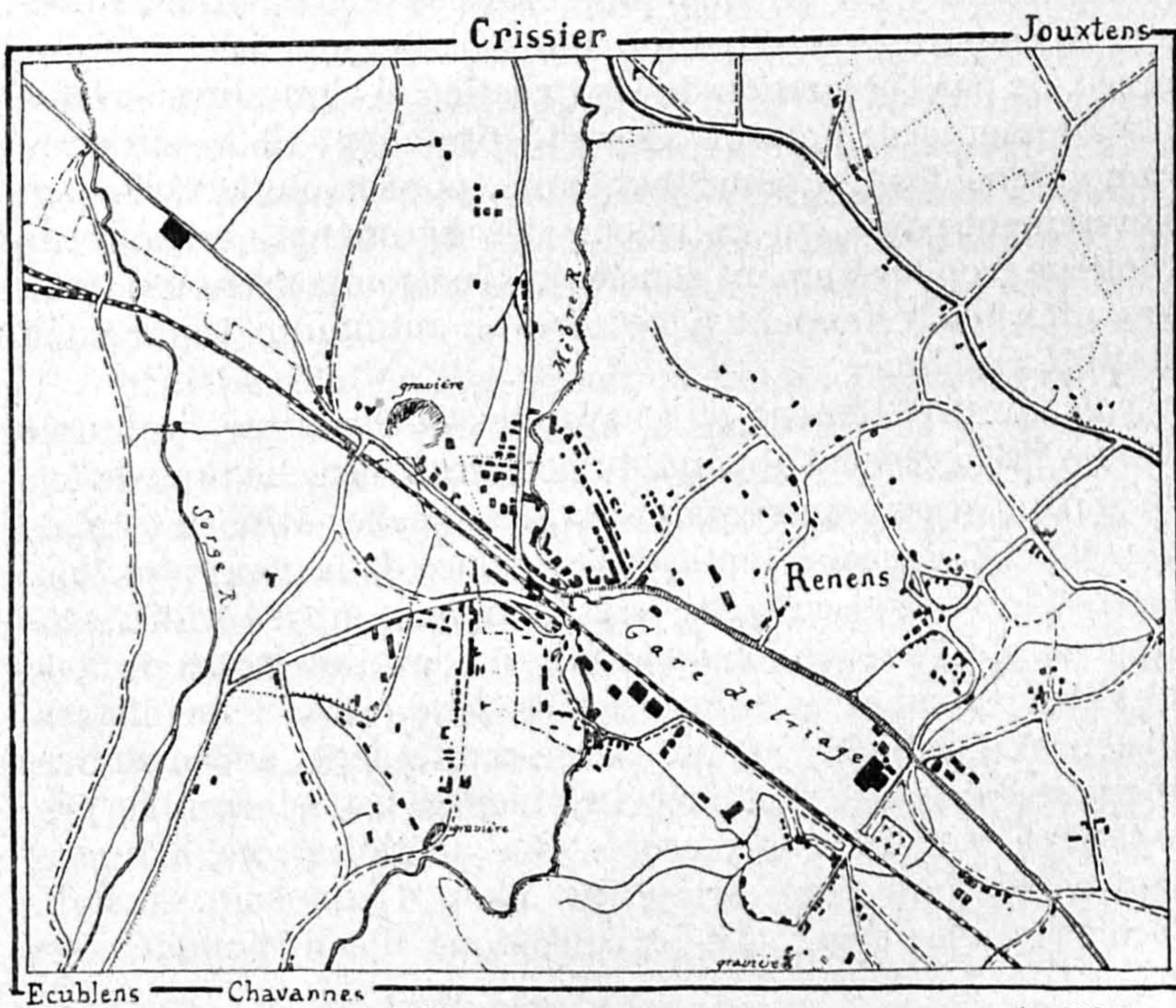


FIG. 2. RENENS EN MARS 1907, D'APRÈS DES RELEVÉS PERSONNELS, AU 1 : 25000.

groupes le sont encore par leur confession religieuse; les Suisses constituent une paroisse protestante indépendante dès novembre 1902, les étrangers sont soit des catholiques, peu pratiquants vu l'absence de conducteur spirituel, soit des libres-penseurs plus ou moins militants. Ils le sont par la langue, ils le sont surtout dans les relations sociales, chacun d'eux est fermé à tout élément étranger, les membres de l'un n'ont avec les autres guère que des rapports d'affaires. Cosmopolite comme beaucoup de villes suisses, Renens-Gare n'a pas encore eu le temps de fondre en une seule les diverses nationalités qui forment sa population; il n'en a pas eu la force, l'immigration ayant été trop rapide: les natifs, en majorité en 1860, ne représentent plus aujourd'hui qu'un dixième des habitants.

Des quatre communes intéressées, deux, Écublens et Crisier, sont restées en majorité villageoises; elles vivent presque exclusivement de la culture des vignes, des champs et des arbres fruitiers; les maisons d'habitation y sont presque toujours accompagnées de vastes dépendances agricoles; le faubourg urbain y est en quelque sorte considéré comme étranger; sa construction constitue une charge pour la commune, forcée, de par l'obligation de l'instruction, à agrandir son école et à augmenter le nombre de ses instituteurs; ni la situation économique des nouveaux habitants, pour la plupart ouvriers pauvrement payés, ni la valeur des bâtiments, maisons de banlieue trop légèrement construites, ne compensent ces frais. Les autorités y tendent à réduire au minimum les travaux d'utilité publique.

Au contraire, Renens et Chavannes ont presque quintuplé depuis 1860 grâce à l'appoint du personnel des chemins de fer, de la population commerçante et industrielle; d'énormes maisons à 3 et 4 étages se sont élevées en face de la gare; plus loin, ce sont de petits cottages, très simples, ou des villas plus luxueuses, alignés le long d'avenues nouvelles toutes droites; les villages mêmes se sont modifiés, perdant de leur pittoresque rural. Les bâtiments publics se multiplient: à Chavannes, une nouvelle école, une chapelle, bientôt un joli temple protestant; à Renens, deux écoles, des abattoirs, etc. L'une et l'autre commune ont arrêté un plan d'extension, installé l'éclairage électrique, des canalisations d'eau potable, des

égouts, créé de nouvelles voies de communication. Ce sont des localités en majorité urbaines.

C'est du côté de l'Est, sur les communes de Renens et de Chavannes, que la nouvelle ville se développe le plus vite, s'avancant ainsi au devant de Lausanne qui convoite pour son extension les pentes douces, les plaines de ses environs du Sud et de l'Ouest. Dès 1905, un tramway relie la grande à la petite ville; une ligne de villas se bâtit tout le long et fait le trait d'union entre elles; on parle de transporter à Renens l'usine à gaz de Lausanne, de construire au centre de cette ville une nouvelle gare aux marchandises communiquant directement avec la gare de triage de Renens... Le jour n'est pas loin où les deux agglomérations urbaines n'en formeront plus qu'une.

La position de Renens-Gare sur 4 communes est cause de nombreuses difficultés pour les habitants: inégalité dans les installations et services publics, dans la répartition des impôts, manque d'entente dans la direction des affaires communes, sans compter qu'Écublens et Chavannes dépendent des autorités administratives et judiciaires du district de Morges, Renens et Crissier de celles de Lausanne. Il y a plusieurs manières de sortir de cette situation ambiguë: les 4 communes pourraient organiser une administration unique chargée de tous les intérêts généraux; ou bien l'agglomération urbaine pourrait demander à devenir indépendante, comme l'est déjà la paroisse protestante; elle pourrait enfin solliciter son annexion à Lausanne.

La dernière solution illustrerait le mieux l'histoire de Renens-Gare, qui doit son origine à Lausanne; la position de celle-ci sur des collines escarpées s'expliquait au moyen âge où l'obligation de se défendre était la plus impérieuse; elle s'est révélée très défavorable lors de l'établissement des chemins de fer; Lausanne a dû, pour ainsi dire, se démembrer, se séparer d'une partie de ses organes, de ceux de la locomotion, qu'elle a détachés à Renens; elle a trouvé là les faibles déclivités nécessaires à une grande gare, mais aussi à une grande ville; elle s'y allonge, elle tend à opérer la suture avec l'excroissance dont elle avait dû d'abord s'amputer.