



L'ANNÉE 2021 EN DATES CLÉS

29 AVRIL AU 27 MAI

Adoption du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) par chacune des huit assemblées législatives

25 MAI

Ouverture au public de la passerelle Rayon Vert à la gare de Renens

FIN MAI

Distribution d'une carte vélo, indiquant les meilleurs itinéraires cyclables, à tous les foyers de l'Ouest lausannois

JUIN

Publication du Cahier de l'Ouest : *Malley, ville animale*

15 JUIN

Signature d'une convention pour réaliser la jonction de Chavannes

20 JUILLET

Ouverture du site éphémère de La Malleytte à Malley

AOÛT

Début des travaux préparatoires du tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare

27 SEPTEMBRE

Entrée en vigueur du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL)

1^{ER} AU 30 NOVEMBRE

Mise à l'enquête publique du prolongement du tramway jusqu'à Villars-Ste-Croix

À VENIR EN 2022

18 JUIN

Démarrage officiel des travaux du bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire des Communes de Crissier, Prilly et Renens

25 – 26 JUIN

Festivités à l'occasion des 50 ans du Prix Wakker, organisées par Patrimoine suisse – Section vaudoise, à la Ferme des Tilleuls à Renens

25 SEPTEMBRE

Cap sur l'Ouest, la fête du district de l'Ouest lausannois en mobilité douce

26 NOVEMBRE

Cérémonie de remise de la *Distinction de l'Ouest 2022* à la Grande salle du Motty à Ecublens

 @OuestLausannois

 ouest-lausannois.ch/newsletter

IMPRESSUM

Rédaction : Benoît Biéler, directeur du Bureau SDOL / Joël Christin, responsable communication / Anne-Marie Mokrani, cheffe de projet / Cristina Ferrari, secrétaire / Marianne Martin, secrétaire / Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce / Aymeric Sevestre, chef de projet des Axes forts pour l'Ouest lausannois / Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité et transports / Rédaction et édition : Charlotte von Euw, Plates-Bandes communication. Graphisme : www.atelierpoisson.ch. Impression : Groux & Graph'style, juin 2022 / Photo de couverture : Le Rayon Vert © Michel Bonvin (détail), tiré du Cahier de l'Ouest à venir *Le Rayon Vert*.

Une année d'exception

Claudine Wyssa,
présidente du groupe
de pilotage SDOL

Les millésimes se jugent et s'apprécient en général après quelques années. Mais on peut déjà dire que 2021 compte pour SDOL.

Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) a été finalisé et soumis par les Municipalités aux assemblées législatives le 17 mars. Son plébiscite par les huit Conseils communaux de l'Ouest lausannois, entre avril et mai, puis l'adoption par le Conseil d'État, en septembre 2021, a ensuite permis l'entrée en vigueur de cet outil qui assure une base solide aux projets communaux et intercommunaux à venir.

Si les ceps ont renforcé leurs racines, ils n'en ont pas moins donné du fruit. Plusieurs développements initiés par SDOL étaient en cours de réalisation ou ont été achevés en 2021, à l'exemple de la passerelle Rayon Vert, inaugurée le 25 mai, pour ne citer qu'un des plus emblématiques.

Les assemblages se sont également enrichis. L'année est marquée par le changement de législature. En dix-huit ans, SDOL en a déjà connu plusieurs, mais l'arrivée de nouvelles et nouveaux élu·es offre chaque fois une occasion de prendre du recul, de réfléchir et de discuter ensemble du bilan et des enjeux à venir.

Après quelques mois, des ateliers ont réuni municipales, municipaux ainsi que les cheffes et chefs de services concerné·es. Des priorités et les grands axes de réalisation pour les cinq ans à venir dans le cadre de SDOL ont ainsi pu être mis en évidence.

La mise en œuvre du PDi-OL et la préparation du projet d'agglomération 2025 apparaissent comme des objectifs centraux. La réflexion souligne les enjeux majeurs du climat et de la mobilité. Les articles de cette édition y font d'ailleurs tous référence : mise en place du réseau de voies vertes, étude du Plan canopée, développement des transports publics avec le tramway et le BHNS, bilan énergétique, parc urbain et piétonnier dans la vision que l'UNIL et l'EPFL donnent à leur site et, de manière moins directe, la volonté de maintenir des zones d'activités secondaires, permettant ainsi de favoriser une économie équilibrée et des déplacements courts.

L'intercommunalité est restée au centre de la réflexion. Pouvoir s'appuyer sur une collaboration régulière et de longue date est une chance unique. Le nouveau Gropil SDOL entend la cultiver. Partager l'information de manières claire et efficace, que ce soit avec les élu·e·s, les responsables communales et communaux ou la population, permet la qualité des échanges et des projets. Parler d'une seule voix donne en outre de la force tant à chacune de nos huit Communes qu'au district.

Côté maturation, nous n'en avons pas manqué. La crise liée au COVID-19 continue à peser après cette lente sortie de pandémie, mais elle nous a aussi appris à considérer de nombreuses questions sous des angles nouveaux.

Il valait la peine de signaler cette année particulière. Le nouvel habit donné au Bilan d'activités SDOL, qui prend désormais le titre *Éclairages*, y contribue, dans son format agrandi et aéré.



La passerelle de la route de la Pierre : un maillon du réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois réalisé fin 2021 par la Commune d'Ecublens.

© INGPHI SA

VOIES VERTES : ÇA ROULE POUR L'OUEST !

Dans leur planification directrice, les Communes de l'Ouest lausannois prévoient un réseau de voies vertes pour relier entre elles toutes les centralités de la région. L'objectif ? Permettre à tous les types d'usagers et usagers de la mobilité douce de se déplacer en sécurité. Les itinéraires seront généralement situés à l'écart du trafic ou dans des zones à vitesse modérée.

À l'image de la Voie verte d'agglomération, qui traversera la région de Morges à Lutry, l'Ouest lausannois planifie la réalisation d'un réseau de voies vertes pour relier les différentes centralités de la région. Il sera mis en place progressivement, parallèlement aux autres projets de développement. Dans certains cas, des aménagements ou liaisons provisoires offriront à court terme des connexions sécurisées en attendant un aménagement définitif.

VOIE VERTE, DÉFINITION

Une voie verte est une *voie de communication réservée à la mobilité douce, développée dans un souci d'aménagement valorisant l'environnement et la qualité de vie pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité*¹. Le réseau de voies vertes s'adresse autant à un usage pendulaire que récréatif et doit permettre d'accueillir différents types de mobilité : piétonne ou cycliste, sportive, familiale, mobilité réduite. L'intention fixée pour l'agglomération Lausanne-Morges est qu'un enfant de 12 ans puisse parcourir seul une voie verte en toute sécurité. Ainsi, elle doit être aménagée de sorte que les usagers et usagers les plus lent·e·s se sentent en sécurité. Le réseau de voies vertes vise à offrir des conditions de déplacement les plus attractives possibles pour satisfaire les besoins actuels, mais, surtout, pour séduire les moins aguerri·e·s et obtenir ainsi un report modal vers le vélo et la marche.

À l'échelle de l'agglomération, une charte d'aménagement garantira une cohérence et une identité sur l'ensemble des tracés, même si la réalisation s'effectue tronçon par tronçon.

EN BONNE VOIE !

Une étude globale de faisabilité est en cours dans l'Ouest lausannois afin de déterminer les contraintes et possibilités de réalisation pour chaque tronçon planifié. Le réseau a ainsi été découpé en tronçons homogènes, tant pour la faisabilité que pour le calendrier de mise en œuvre. Ces tronçons font l'objet d'une fiche de synthèse comprenant chacune des principes d'aménagement.

Désormais, la mise en œuvre du réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois est sur les rails ! Des réalisations récentes (passage inférieur Trait-d'Union à Prilly-Malley, passerelle de la route de la Pierre à Ecublens, chemin du Marcolet à Crissier, chemin du Closel à Renens) facilitent les déplacements en mobilité douce dans l'Ouest lausannois. Ces aménagements seront progressivement complétés, de manière à offrir un ensemble de liaisons cohérent à l'échelle de l'Ouest lausannois. L'étude de faisabilité en cours permettra d'obtenir une vue d'ensemble du calendrier de réalisation de ce réseau.

¹ Extrait de la Déclaration de Lille, 2000 (Association européenne des voies vertes)



Inauguration de la piste cyclable Crissier-Bussigny.

© Francisca Werren, SDOL

LE PLAN CANOPÉE DE L'OUEST LAUSANNOIS

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les huit Communes de l'Ouest lausannois ont décidé d'élaborer ensemble un Plan canopée. À la fois instrument de planification, de gestion et d'intervention, le Plan canopée de l'Ouest lausannois s'inscrit dans une visée d'atténuation des effets des activités humaines sur le climat et d'adaptation des villes aux changements climatiques.

Aujourd'hui, l'arbre ne remplit plus seulement la fonction ornementale héritée des parcs et promenades du 18^e siècle. Un glissement culturel et social s'est opéré ces dix dernières années, relevant l'importance des fonctions écologiques, environnementales, économiques et sociales de l'arbre dans nos villes. Dans ce contexte de changement climatique et de croissance démographique, de nouvelles disciplines et de nouveaux outils d'évaluation et de gestion des espaces verts, tels que le Plan canopée, sont apparus. De nombreuses villes procèdent ainsi à l'examen de leur territoire et se dotent d'un plan canopée. Son but : mesurer la surface foliaire des arbres projetée au sol (« indice de canopée ») pour ensuite fixer des objectifs quantitatifs d'arbres à planter et à protéger. Le terme de « canopée » fait référence au « couvert forestier » ou « couvert arborescent », comprenant ainsi les arbres des zones forestières et les arbres des zones urbanisées.

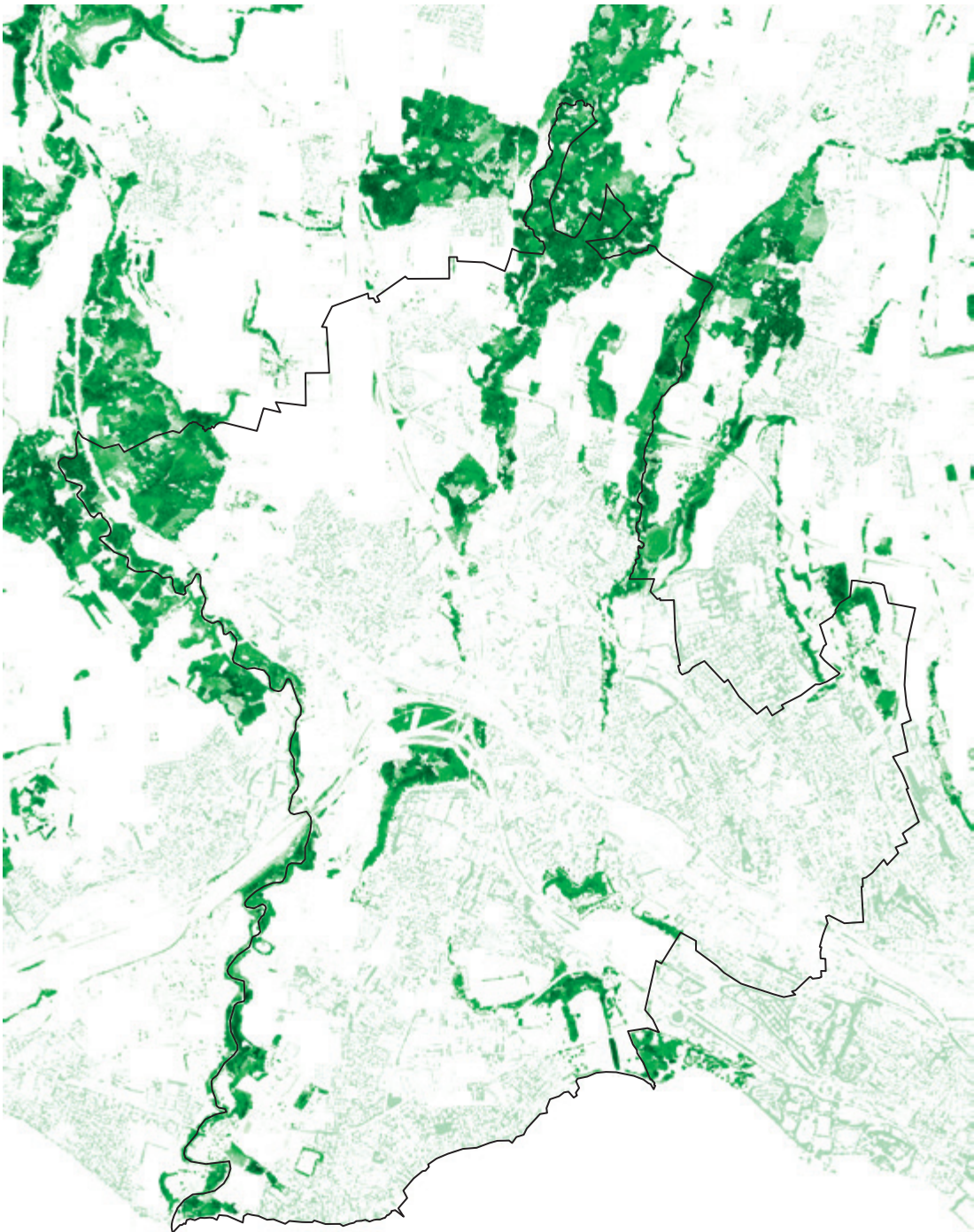
Il n'existe pas de plan canopée type, les objectifs et ambitions varient d'une ville à l'autre. Conçu comme un outil prospectif et stratégique, le Plan canopée de l'Ouest lausannois bénéficie de l'expérience d'autres villes, telles que Lausanne, Genève, Lyon ou Bruxelles. De manière générale, un plan canopée évalue la contribution de la végétation à l'environnement urbain sous de nombreux aspects que l'on appelle les « services écosystémiques » (voir illustration ci-après).

Cette démarche, qui découle des réflexions menées dans le cadre du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), constitue une réponse concrète aux prescriptions de l'Agenda mondial – établi par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2015 – qui fixe 17 objectifs de développement durable (ODD) pour atteindre un développement durable global.

UNE MÉTHODE EN CINQ ÉTAPES

La méthode utilisée pour élaborer le Plan canopée de l'Ouest lausannois consiste à localiser les sites déficitaires en canopée, puis de les prioriser en fonction de la densité de population et des niveaux d'attente des services écosystémiques.

- 1 Diagnostic : localiser les lieux déficitaires en canopée**
Le diagnostic regroupe les données utiles et nécessaires à la localisation des lieux déficitaires en canopée en fonction des services écosystémiques.
- 2 Localisation et priorisation des lieux d'interventions**
Les périmètres des lieux déficitaires sont ensuite priorisés en fonction de la densité de population (habitant·es, emplois, étudiant·es, usagères et usagers) avant d'être traduits en principes d'aménagement (décrits sous l'étape 3).
- 3 Principes d'aménagement en fonction de la catégorie de lieu**
La canopée résulte de la plantation d'arbres que permet le territoire. Elle dépend des caractéristiques du tissu urbain – forme et emprise du bâti, parcellaire, voirie, lois et règlements et infrastructures souterraines. Environ 15 catégories de tissu urbain (avenues, quartiers jardins, parcs, centralités, zones d'activités, forêts, etc.) ont été identifiées. Il s'agira ensuite de déterminer leur indice cible de canopée à l'horizon 2040.
- 4 Études de cas**
8 à 10 sites considérés comme prioritaires, stratégiques et/ou emblématiques (places, sections d'une avenue, centralités de quartier, etc.) feront l'objet d'une proposition spécifique d'aménagement paysager. L'objectif : illustrer avec des cas concrets les aménagements possibles découlant du diagnostic et des principes d'aménagement décrits aux étapes précédentes.
- 5 Synthèse : le Plan canopée de l'Ouest lausannois**
Le Plan canopée prendra la forme d'un plan guide accompagné de principes d'intervention et comprendra :
 - L'indice de canopée existant et cible de l'Ouest lausannois et par catégorie de lieu à l'horizon 2040 ;
 - Les périmètres des secteurs prioritaires.



Canopée existante.



Illustration des services écosystémiques de l'arbre (« Nos arbres », Ville de Genève, 2018).

DÉPART IMMINENT POUR LE TRAM ET LE BHNS

Avec l’arrivée du tramway, des bus à haut niveau de service (BHNS) ainsi que la requalification de ses routes et espaces urbains, l’Ouest lausannois amorce une transformation colossale.

Dans un souhait de mieux connecter son territoire à l’ensemble du canton et de valoriser les espaces desservis, l’agglomération Lausanne-Morges se dotera, dès 2024, de nouvelles solutions de déplacement. À la clé : des transports publics rapides et efficaces, des voies végétalisées et davantage de trottoirs et pistes cyclables.

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

Une population en pleine croissance, des besoins de déplacement toujours plus importants : la mobilité est un enjeu majeur pour l’Ouest lausannois. Dans la prolongation des politiques cantonale, régionale et fédérale de développement des transports publics, l’agglomération Lausanne-Morges prévoit d’ici à 2030 la création d’un tramway, d’une troisième ligne de métro et l’introduction de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). En complément au LEB, aux m1 et m2 – qui connaîtront aussi des améliorations – un vaste réseau de lignes de transport s’apprête ainsi à voir le jour.

Prénommées « Axes forts », ces nouvelles lignes viendront relier notre agglomération à l’ensemble du canton en facilitant la multimodalité et les connexions aux gares de Lausanne, Renens, Pully, Prilly-Malley et Bussigny.

UN TRAMWAY NOMMÉ AVENIR

Le tramway fait son grand retour dans la région lausannoise ! Délaissé au profit des bus en 1964, il reliera le centre de Lausanne à Villars-Ste-Croix en passant par la gare de Renens et ses multiples connexions.

Le tram circulera exclusivement à l’énergie électrique, certifiée d’origine durable. En réduisant le trafic individuel motorisé de 10%, il contribuera aussi à réduire les nuisances sonores et à améliorer la qualité de l’air. D’autres mesures environnementales seront mises en œuvre, à l’exemple de la dépollution des eaux de chaussée ou encore de la pose de revêtements phonoabsorbants.

Autres nouvelles réjouissantes : les quartiers traversés par le tramway se verront réarborisés et réaménagés pour valoriser les espaces desservis. L’arrivée de ce transport écologique entraînera donc dans son sillage de nombreuses améliorations pour la population.

PREMIER COUP DE PIOCHE EN 2021

Le chantier du tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare a officiellement démarré en août 2021 et s’échelonnera sur une durée d’environ cinq ans. Pour célébrer le début des travaux, les porteuses et porteurs de projet ont convié la population à une journée festive à Renens ainsi qu’à une soirée de concerts à Lausanne. Financé à hauteur de 367 millions de francs par le Canton et la Confédération, ce chantier d’envergure concerne les Communes de Lausanne, Prilly, Renens et Crissier, qui prendront à leur charge les aménagements urbains avoisinants.

Le prolongement de la ligne jusqu’à Villars-Ste-Croix a quant à lui passé le cap de la mise à l’enquête le 30 novembre 2021. La quarantaine d’oppositions – un nombre jugé tout à fait acceptable pour un projet d’une telle envergure – est en cours de traitement à l’heure où nous publions ces lignes. L’approbation des plans et du financement de ce nouveau tracé d’une longueur de 3,1 km est évaluée à l’horizon 2023, avec une mise en ligne prévue en 2027.

DES RAMES « MADE IN SWITZERLAND »

Fin 2021, Stadler Bussnang AG a remporté l’appel d’offres lancé par les tl sur le plan international pour la construction des rames du tramway. Au total, douze rames ont été commandées à l’entreprise suisse, dont la première devrait être livrée en 2025.

LE TRAMWAY EN CHIFFRES

6

minutes de fréquence aux heures de pointe

23

minutes entre Lausanne-Flon et Villars-Ste-Croix

300

places par rame (soit 3 fois plus que dans un trolleybus classique)

16

stations, tous les 500 mètres

TROIS NOUVEAUX « SUPERBUS »

Le projet des Axes forts prévoit aussi la création de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sur les tronçons particulièrement fréquentés du centre-ville. La ligne de Bussigny – Lutry-Corniche desservira spécifiquement l’Ouest lausannois et viendra faciliter l’accès au centre-ville de Lausanne. Sans oublier la liaison Val-Vert – Galicien, qui contribuera à connecter Malley – quartier en pleine mutation – au tram, au BHNS et aux lignes CFF (halte Prilly-Malley).

Concrètement, un BHNS est un trolleybus plus rapide, plus confortable et plus grand qu’un bus ordinaire. Il est familièrement surnommé « superbus », car en plus de disposer d’une voie réservée sur une majorité de son tracé, il bénéficie de la priorité aux carrefours ainsi que de la possibilité de traverser le centre de certains ronds-points, un passe-droit inédit !

Ces spécificités lui permettent de garantir un temps de parcours raccourci et de respecter l’horaire. Depuis l’été 2021, douze trolleybus à double articulation circulent sur la ligne 9/84 (Lutry-Corniche – Prilly-Église). Leur mise en service, mais surtout les aménagements routiers qui les accompagnent amélioreront largement la qualité de la desserte en transports publics et de la connexion de l’Ouest à l’agglomération lausannoise.

BHNS DE L’OUEST

Cette nouvelle ligne est-ouest sera aménagée en plusieurs étapes avec un objectif de mise en service des tronçons de Prilly à Crissier (Bré) dès 2024. Les travaux, portés par les communes, débutent ce printemps 2022. Dans un second temps, le BHNS sera prolongé en direction de Bussigny.

LE BHNS EN CHIFFRES

7,5

minutes de fréquence toute la journée

2

articulations pour plus de places et d’espace dans les véhicules

150

places dans les trolleybus à double articulation (contre 110 dans les trolleybus actuels)

25

mètres de long (contre 18 pour un bus usuel)

TROIS QUESTIONS À AYMERIC SEVESTRE, CHEF DE PROJET AXES FORTS (SDOL)

QUI DIT AMÉNAGEMENT D’UN RÉSEAU DE TRANSPORT DIT IMPLICATION D’UNE MULTITUDE DE PARTENAIRES : COMMENT S’ORGANISE LA COLLABORATION ENTRE COMMUNES, CANTON ET TL ?

Un projet comme les Axes forts se développe en effet sur plusieurs communes et il existe le risque de voir les enjeux propres à leur territoire se diluer dans l’ensemble. Afin de peser sur les décisions et faire entendre leur voix, il y a un intérêt certain pour les communes à mutualiser leurs ressources en nommant un représentant commun. Le Bureau SDOL a acquis les compétences et l’expérience pour endosser ce rôle. Ainsi, dans les différentes configurations de projet dans l’Ouest lausannois (tram ou BHNS), le chef de projets Axes forts est un interlocuteur

privilegié pour les partenaires (Canton, tl). Cela permet une certaine agilité dans l’avancement des projets. Cette mutualisation des moyens peut également représenter un avantage pour capitaliser sur l’expérience des phases antérieures des projets et assurer une bonne cohérence dans le temps des aménagements proposés.

DE QUELS ENJEUX DOIT-ON TENIR COMPTE DANS UN PROJET DE CETTE ENVERGURE ?

Notre territoire n’est pas extensible et l’équilibre à trouver entre les besoins d’espace pour les différentes formes de mobilité (transports publics, piétons, véhicules motorisés, cycles, etc.) et la qualité des espaces publics est souvent difficile à trouver ! Tout cela, sans pousser les

murs et avec des emprises minimales. Chaque génération a connu ce dilemme. À nous de répondre à cet enjeu en gardant à l’esprit que cet équilibre est encore susceptible de changer.

ET POUR TERMINER, UN MESSAGE À TRANSMETTRE À LA POPULATION ?

Ces changements sont enthousiasmants ! Nos villes se transforment grâce aux moyens mis en place par le Canton et l’ensemble des communes pour améliorer la qualité de vie sur le territoire. Ces projets entraînent une transformation du paysage, avec des avenues plus vertes, des mesures en faveur des piétons et des vélos et des quartiers mieux connectés les uns aux autres.



Les voies végétalisées accompagnent l'arrivée du tramway, ici à Cocagne, Bussigny.



Les BHNS seront prioritaires aux autres modes de transport et franchiront les ronds-points par le centre, ici à Prilly-Église.



L'arrêt Renens-Gare, aujourd'hui.



L'arrêt Renens-Gare, demain.



Plan du futur réseau des Axes forts
 En vert, le tracé du tramway Lausanne-Flon – Villars-Ste-Croix.
 En bleu, les deux lignes de BHNS pour l'Ouest lausannois :
 Bussigny – Lutry-Corniche et Val-Vert – Galicien.
 En rose, les trois lignes de métro : m1, m2 et le futur m3.

LES AXES FORTS SUR LES RAILS
 2021 est sans conteste l'année de mise en route officielle des différents projets des Axes forts. Alors que les premiers coups de pioche sur la ligne du tramway entre Lausanne et Renens retentissaient en août et devraient se poursuivre jusqu'en 2026, le prolongement de la ligne jusqu'à Villars Ste-Croix a pour sa part passé le cap de la mise à l'enquête publique en novembre 2021. Le démarrage des travaux est escompté à l'horizon 2024 pour une mise en service en 2027.
www.bhns-ouest-lausannois.ch

UNIL-EPFL : UN PARC URBAIN AUX MULTIPLES FACETTES

En juin 2021, l'UNIL et l'EPFL ont présenté le Schéma directeur des Hautes Écoles (SDHE). Les deux institutions y envisagent l'évolution de leur territoire à l'horizon 2050. Elles voient le campus comme un grand parc public, piétonnier, vert, durable et accueillant pour l'ensemble de la population. Mais ce territoire doit aussi répondre à de multiples enjeux, dont la croissance démographique. Les Hautes Écoles projettent une densification ciblée, en utilisant principalement les surfaces imperméables des parkings. Transformations, agrandissements, voire démolitions-reconstructions sont envisagés, en misant aussi sur la hauteur.



L'avenue Forel sera réaménagée et tissera un lien, plutôt qu'une limite, entre l'EPFL et l'UNIL, au milieu du site.

(Photo juin 2017. Plusieurs bâtiments sont apparus depuis, dont le Vortex et les constructions de la RTS.)

L'UNIL et l'EPFL font face à des défis. L'espace devient étroit. Le périmètre du PAC 229, Plan d'affectation cantonal que d'aucuns jugeaient surdimensionné lors de sa création dans les années 1970, s'est empli de constructions et d'usagères et usagers. Il ressemble aujourd'hui à une petite ville.

Les missions fondamentales des deux institutions se perpétuent, mais des enjeux nouveaux ou anciens s'y associent et gagnent en importance. La mobilité, le patrimoine paysager, la nature, le climat, l'énergie, la vie sociale sur le campus, mais aussi l'ouverture et la perméabilité par rapport aux territoires voisins sont au cœur de la réflexion qui a conduit au SDHE.

Avec une communauté de 35 000 usagers qui devrait passer à plus de 61 000 personnes en 2050, des solutions d'optimisation et de rationalisation doivent être trouvées. Sans parler des interventions de rajeunissement nécessaires sur des bâtiments dont les plus vieux atteignent 50 ans aujourd'hui.

ÉLABORÉ EN CONCERTATION

L'élaboration du SDHE comptait pour Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) et pour le Plan directeur intercommunal (PDi-OL) qui n'était pas encore finalisé. Une coordination entre Hautes Écoles, Communes et Bureau SDOL a permis d'assurer la cohérence des visions de développement et des négociations utiles ont pu être menées dans ce cadre. Côté UNIL et EPFL, une importante concertation a été menée, impliquant les usagers du site. De grandes thématiques ont été définies pour cadrer la démarche : outre la vue générale (grand angle), y apparaissent la nature, le paysage et les espaces publics, l'urbanisation et les considérations sociales, et enfin la mobilité.

DIAGNOSTIC

Le diagnostic initial a permis de relever des forces et des faiblesses, ainsi que des menaces et des opportunités.

Au niveau de la nature, sans tout citer, la perméabilité du site vers l'extérieur présente quelques défauts. Mais aussi la perméabilité de ses revêtements. La pression du bâti et du nombre d'usagers grandissant doit être prise en considération, comme le changement climatique et les îlots de chaleur.

Concernant les paysages et les espaces publics, leur valeur, impliquant le patrimoine bâti, est reconnue, mais des coupures territoriales dues aux infrastructures, au stationnement ou à la différence entre les deux campus affaiblissent ces qualités.

Du point de vue de l'urbanisation et des considérations sociales, les forces sont nombreuses : des bâtiments emblématiques, une identité, un rayonnement, mais aussi une vie sociale déjà riche, de jour comme de nuit. Le rapport relève cependant une vision du développement trop cloisonnée, un parc immobilier vieillissant, des services incomplets ou mal répartis, une ouverture pas assez explicite des espaces publics et la menace due à la pression immobilière et à la croissance des usagers.

En matière de mobilité, les atouts sont aussi très forts. Relativement plat et bien desservi, le site offre toutes les qualités pour une mobilité durable. Les Hautes Écoles présentent d'ailleurs de bons chiffres à cet égard. Les axes à fort trafic qui entourent le campus posent tout de même certains problèmes d'accès pour les mobilités douces. Les différences de conception entre l'UNIL et l'EPFL ne favorisent en outre pas la perméabilité intérieure. La circulation automobile et les grandes surfaces de parkings ne correspondent non plus pas à la mobilité de demain. Quant au métro m1, il sature aux heures de pointe.

VISION COMMUNE

La réflexion et la concertation ont dès lors mené à des intentions générales que détaillent des fiches de mesures.

Concernant la nature, l'accent est mis sur la biodiversité, la perméabilité du sol et le réseau écologique à renforcer. L'agriculture urbaine est aussi évoquée, en lien avec la restauration.

Au chapitre du paysage et des espaces publics, l'objectif est de promouvoir le campus « en tant que grand parc urbain de l'Ouest lausannois, ouvert au public, tout en conservant un cadre favorable aux activités de formations supérieures et de recherche ». Les liaisons des espaces publics vers les communes avoisinantes sont renforcées. Les espaces publics intérieurs du campus sont requalifiés avec le même objectif. Développement de la canopée, aménagements en pleine terre, création de biotopes sur toitures ou en façades sont préconisés, en prêtant une attention particulière au paysage et au patrimoine bâti.

L'urbanisation prévoit une densification vers l'intérieur en optimisant les volumes existants et en regroupant des fonctions. Des bâtiments pourront être reconvertis, surélevés ou construits dans des endroits choisis, tels les parkings actuels. Des bâtiments hauts agiront comme des repères à chaque extrémité ouest et est du campus, ainsi qu'au centre. Une partie des terrains de sport à côté du Vortex sera construite, l'autre partie restant libre, comme prévu dans le PDi-OL. Quelques extensions du périmètre sont envisagées. Les logements et le développement de start-up sont prévus en périphérie.

Les considérations sociales mettent l'accent sur le lieu de rencontre que deviendra le campus aussi bien pour les étudiant·es que pour les habitant·es de la région. La mixité fonctionnelle et sociale augmentera avec une offre renforcée en activités et en services. Cette ouverture à toutes et tous mise sur l'information et la participation des usagères et usagers. Les associations sont concernées, mais aussi les coopératives locales. Les initiatives seront prises en compte, en particulier celles qui permettent d'enrichir la vie culturelle et sociale.

Pour ce qui est de la mobilité, le campus se voit « connecté, apaisé et pionnier ». Des requalifications favorables à la mobilité douce ainsi que le renforcement des transports publics et l'optimisation des horaires en favoriseront l'accès. Le trafic individuel motorisé sera réduit au minimum et canalisé dans des parkings relais en bordure du campus. Grand axe structurant de mobilité douce est-ouest, la Méridienne deviendra encore plus lisible. Dans le sens nord-sud, les avenues Piccard et Forel seront réaménagées et rendues aux piétonnes et piétons. Le site se veut aussi un « laboratoire vivant des mobilités durables, mû par la recherche de solutions innovantes ».

PLUSIEURS HORIZONS

Trois étapes de développement sont esquissées dans le SDHE : à court terme (15 à 20 ans), à moyen terme (20 à 30 ans) et à long terme (plus de 30 ans). On peut ainsi se figurer l'évolution du site et les interventions que devraient suivre les chantiers déjà entamés.

UNIL et EPFL (campus de Dorigny) : croissance et besoins estimés (source SDHE)					
		2019	2030	2040	2050
UNIL	Étudiant·es (y.c. doctorant·es)	15 482	17 801	20 794	24 289
	ETP collaboratrices et collaborateurs	3 588	4 782	6 229	8 114
	TOTAL	19 070	22 583	27 023	32 403
EPFL	Étudiant·es (y.c. doctorant·es)	11 291	12 282	13 977	15 906
	ETP collaboratrices et collaborateurs	3 119	3 462	3 880	4 348
	TOTAL	14 410	15 744	17 857	20 254
CAMPUS	Étudiant·es (y.c. doctorant·es)	26 773	30 083	34 771	40 196
	ETP collaboratrices et collaborateurs	6 707	8 244	10 109	12 461
	Entreprises, start-up, instituts (y.c. RTS)	2 295	3 656	5 583	8 526
	TOTAL	35 775	41 983	50 463	61 183

CONCEPTS URBANISTIQUES DIFFÉRENTS AU DÉPART

Lors de leur déménagement dans l'Ouest lausannois, l'UNIL et l'EPFL ont été regroupées dans le périmètre qu'on connaît, logées à la même enseigne, définie par le Plan d'affectation cantonal 229. Leurs concepts urbanistiques se sont distingués d'emblée. Côté est, l'UNIL s'est installée selon un modèle de campus à l'américaine, en disséminant des bâtiments dans l'écrin de verdure constitué par ce terrain arboré et vallonné marqué par le Château et la Ferme de Dorigny. Côté ouest, l'EPFL s'est édifiée sur un terrain plus plat et nu, selon un système modulaire orthogonal compact et une conception fortement tridimensionnelle : la circulation des piétonnes et piétons est accueillie par de larges coursives au 2^e niveau pour laisser le sol à la circulation automobile et à la logistique. Si un peu plus tard, avec la 2^e étape, les piétons ont été amenés au 1^{er} étage sur la Diagonale tout à l'ouest du site, le sol est resté longtemps dévolu à la logistique. En 2004, le bâtiment BC voit son entrée principale placée au niveau du sol. Les bâtiments nouvellement construits suivront ensuite cette tendance, à l'instar du Rolex Learning Center.

Aujourd'hui, dans un site devenu beaucoup plus dense, les conceptions différentes de départ doivent trouver des solutions de continuité. Le SDHE prévoit à cet effet plusieurs mesures, dont la piétonnisation du sol côté EPFL et des aménagements au niveau de l'avenue Forel qui réunit les deux sites.

COLLABORATIONS UNIL – EPFL

La collaboration entre des deux Hautes Écoles s'est d'emblée imposée pour les terrains de sport communs gérés en copropriété au sud de la RC1, ainsi qu'à travers la Coordination de l'aménagement de l'Ouest lausannois et des Hautes Écoles (COH) pour les questions légales en lien avec les Communes territorialement touchées par le PAC 229.

La mobilité, en particulier le m1 et les bus, a aussi été et reste un enjeu partagé entre l'UNIL et l'EPFL. Sinon, durant les trente premières années, on peut encore citer des prêts de locaux et quelques enseignements de base communs en physique et en maths.

En 2001, le projet dit « triangulaire », formalisé par l'accord SVS (sciences, vie, société), a marqué une collaboration plus décisive : les doublons d'enseignements en maths, physique et chimie qui se faisaient concurrence entre l'UNIL et l'EPFL ont été abandonnés. Un partage plus rationnel s'est opéré.

La Conférence des Hautes Écoles de Lausanne (CHEL) réunit les directions de l'EPFL et de l'UNIL au moins une fois par année. Y sont associées une délégation sport ainsi qu'une délégation infrastructures (DeInfra).

La délégation sport se réunit quatre fois par an et gère le « bien commun » que sont les infrastructures sportives en copropriété. La DéInfra se réunit encore plus souvent (env. huit fois par an) pour gérer de nombreuses questions et se répartir le travail. Elle comprend les artisans du SDHE, à savoir les équipes de la vice-présidence pour les opérations de l'EPFL et les équipes du vice-recteur campus et transition écologique de l'UNIL.

OUVERTURE ET LIENS FORTS

Benoît Frund, vice-recteur transition écologique et campus à l'UNIL, et Matthias Gäumann, vice-président pour les opérations et la gestion à l'EPFL, ont présidé l'élaboration du SDHE. Ils répondent à quatre questions.



Benoît Frund, vice-recteur à l'UNIL.



Matthias Gäumann, vice-président à l'EPFL.

OUTRE LES BESOINS DU PDI-OL, QU'EST-CE QUI A MOTIVÉ L'ÉLABORATION COMMUNE DU SDHE?
Benoît Frund : Depuis 2014, un règlement du Conseil d'État impose à l'UNIL d'élaborer une planification de ses besoins en termes de développement immobilier à long terme. À part les réflexions initiales des années 1960-70 et une étude de 2013, l'UNIL n'avait pas vraiment de document directeur. Nous partageons des enjeux et collaborons régulièrement avec l'EPFL. Il était naturel qu'on élabore ce schéma directeur ensemble, sans quoi plusieurs questions importantes seraient restées non résolues. La gestion devient compliquée si une main ne sait pas ce que fait l'autre...
Matthias Gäumann : Je n'étais pas impliqué au tout début de l'exercice, mais Pierre Gerster, chef service construction gestion, l'était. L'UNIL et l'EPFL ne sont pas directement parties prenantes et décisionnelles dans le PAC 229 ou dans le PDi-OL. Elles représentent cependant des

communautés importantes (35 000 personnes aujourd'hui). L'élaboration du SDHE nous a permis de contribuer au PDi-OL en projetant ce que sera le campus UNIL-EPFL dans les décennies à venir.
Avec la croissance de l'école, le développement du quartier de l'innovation qui compte aujourd'hui quelque 150 start-up et 2500 personnes, les sociétés établies qui interagissent avec l'écosystème d'innovation présent et le développement urbain des communes, on habite désormais une région dense. Nous devons absolument penser les prochaines étapes en harmonie avec l'UNIL et les Communes.
COMMENT ALLEZ-VOUS TRAITER LES DIFFÉRENCES ET LA CONTINUITÉ ENTRE LES SITES DE L'UNIL ET DE L'EPFL ?
MG : Le SDHE prête attention aux flux de personnes entre les sites. Des constructions importantes sont prévues du côté ouest de l'UNIL. En particulier le nouveau bâtiment des sciences de la vie qui va renforcer le pôle sciences expérimentales de l'UNIL et atténuer le contraste avec l'EPFL. En parallèle, l'EPFL va tendre vers une réduction d'accès aux voitures. Le contexte très minéral de ce côté sera atténué par des aménagements favorables à la nature et à la mobilité douce. Les piétonnes et piétons pourront toujours cheminer sur les coursives, mais elles et ils seront aussi à l'aise au niveau du sol, dans des espaces publics plus accueillants.
BF : Les différences sont assumées. Il ne s'agit pas de les gommer. Mais on essaie de résoudre des questions de coupures, en particulier au niveau de l'avenue de Forel située entre l'UNIL et l'EPFL. L'idée est d'en faire une couture plutôt qu'une séparation. L'impression de deux urbanismes qui se tournent le dos est révoquée : on essaie de transférer les bonnes idées de chacun et d'amener les développements urbains passés à se prendre la main.

LE SDHE PRÔNE UN SITE PLUS OUVERT. COMMENT ? Y AURA-T-IL UNE DIVERSIFICATION DES FONCTIONS ?
MG : Le site est un lieu d'étude et de travail, mais aussi de vie. Il est devenu très animé, même le soir. L'offre culturelle est variée. L'espace d'exposition EPFL Pavilions attire par exemple de nombreux visiteurs et visiteuses. Mais il y a surtout les associations d'étudiant-es qui développent des activités et une vie très riche. Elles assument comme une sorte de 4^e mission de l'EPFL, à côté des officielles que sont la recherche, l'éducation et l'innovation. Certaines de ces associations sont centrées sur la technique, d'autres sur la culture. Elles débordent les murs de l'institution et organisent régulièrement des événements. Tout le monde connaît Balélec ou Japan Impact qui drainent un large public, mais il y a beaucoup d'offres plus petites et plus spécifiques pour tous les goûts.
Une proposition centrale du SDHE est de renforcer le rôle de grand parc urbain que peut assumer le site. Le campus se veut accueillant : un endroit où l'on a envie de flâner. Le développement de la canopée y participera tout en assumant d'importantes fonctions pour la nature et contre les îlots de chaleur.
BF : Nous ne voulons pas d'une cité scientifique intimidante dans laquelle on hésiterait à entrer. Notre objectif est à l'opposé. Le campus est plus intéressant s'il est une ville que s'il est une zone sans rapport avec la réalité. En venant depuis la gare de Renens, je traverse nombre de barrières : chemin de fer, autoroute, ligne du m1, forêt, rivière... La collaboration avec les Communes en vue de favoriser la perméabilité du site compte beaucoup. Avec la densification, les contacts sont plus nourris. Le SDHE n'est pas une pièce isolée, tant s'en faut ! Il est en lien avec le PDi-OL.
Outre les infrastructures qui participent à l'ouverture du site, il y a aussi les services et les activités. Le public du théâtre La Grange vient de l'ensemble de l'agglomération, voire

au-delà. De multiples événements scientifiques, associatifs, sportifs ou culturels ont lieu à l'UNIL. Côté services, on peut citer les cafétérias et restaurants ouverts à tout le monde. Et il y a aussi les collaborations qui se développent, à l'image de celle entre le Service culturel de l'UNIL et la Ferme des Tilleuls à Renens ou celle entre le programme LIVES et le Service de la cohésion sociale de Chavannes, à la base du projet « Cause commune ».
VOUS PARTICIPEZ AUX SÉANCES DU GROUPE DE PILOTAGE SDOL DEPUIS UN PEU PLUS D'UNE ANNÉE. QU'Y TROUVEZ-VOUS ?
MG : Nous sommes invités au Gropil et avons principalement un rôle d'observateurs et de relais. Cela favorise une vue large du contexte et du développement urbanistique. Certains aspects de mobilité, comme les bretelles autoroutières, les nouvelles voies cyclables ou la passerelle à venir par-dessus l'autoroute à Chavannes, sont importants pour nous. Il y a aussi dans les Communes des développements qui sont intimement liés au parc de l'Innovation, aujourd'hui plein à craquer. Les sociétés se disséminent et nous suivons ces déploiements. Pour ce qui est de nos mises à l'enquête, l'organe exécutif est la COH (voir encadré), formellement associée au PAC 229.
BF : Avoir un endroit où l'on peut partager des questions joue un rôle facilitateur. Les discussions du Gropil sont parfois éloignées de nos préoccupations quotidiennes, mais elles nous permettent de mieux comprendre certains choix et les chemins qui y ont conduit. Le fait de se voir régulièrement et de se reconnaître compte. Une discussion informelle peut permettre de résoudre des questions de compréhension mutuelle qui, sans cela, auraient valu plusieurs échanges de courriers.



Schéma directeur des Hautes Écoles (SDHE), mai 2021.

ÉNERGIE : OÙ EN EST-ON ?

Le Plan directeur intercommunal de l’Ouest lausannois (PDi-OL, entré en vigueur en septembre 2021) incluait, en accord avec la loi cantonale sur l’énergie, un volet énergétique visant à favoriser l’utilisation rationnelle de l’énergie et le recours aux énergies renouvelables¹. Il s’agissait de poser un diagnostic sur la consommation énergétique du bâti dans l’Ouest lausannois et de fixer des stratégies et mesures, celles-ci ayant été inscrites dans le PDi-OL. Le bureau spécialisé Navitas a rédigé un rapport technique complémentaire² qui compile l’ensemble des données utilisées et définit des scénarios d’évolution de la consommation et de la production d’énergie dans le district pour s’inscrire dans la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération, la Conception cantonale de l’énergie (COCEN) et la Société à 2000 watts.

	Total	Par habitant·e	Moyennes cantonales
Consommation d’énergie finale (hors Hautes Écoles)	1106 GWh	15.5 MWh	14.0 MWh
Émissions de gaz à effet de serre (GES)	195 300 t	2.8 t	2.6 t

CANTON ET CONFÉDÉRATION : DES OBJECTIFS COMMUNS

Par suite de la décision prise en 2011 d’abandonner progressivement l’énergie nucléaire, le Conseil fédéral a élaboré une Stratégie énergétique 2050 (OFEN, 2016). Celle-ci fixe des objectifs en termes de réduction de la consommation moyenne d’énergie par personne de -16% à l’horizon 2020 et -43% à l’horizon 2035 par rapport à 2000. Pour l’électricité, ces objectifs sont respectivement de -2% et -13%. Dans la foulée, le Canton s’est doté en juin 2019 d’une Conception cantonale de l’énergie (CoCEn). Ses objectifs sont alignés à ceux de la stratégie fédérale. La première génération du Plan climat vaudois, publiée en juin 2020, prévoit néanmoins d’accélérer la mise en œuvre de la CoCEn en ramenant les objectifs de 2035 à 2030.

POINT DE SITUATION

Les données collectées auprès des Communes (consommation des bâtiments communaux, registres), des distributeurs d’énergie (énergie délivrée, marquage, plan de réseau) et du Canton (registre cantonal des bâtiments, registre des chaudières, bilan des grands consommateurs) ont permis de quantifier et cartographier les besoins et les consommations énergétiques actuels dans l’Ouest lausannois et pour chaque Commune³. Sont traitées les consommations énergétiques liées au chauffage des bâtiments et à la production d’eau chaude sanitaire ainsi que les consommations d’électricité. La mobilité et les consommations énergétiques des processus industriels thermiques ne sont en revanche pas prises en compte dans ces bilans.

En 2015, la population était de 72 170 habitants pour 45 570 emplois plein temps. Le parc bâti (hors Hautes Écoles) comportait plus de 6 700 bâtiments chauffés, totalisant une surface de référence énergétique de plus de 4,8 mio de m². Les consommations énergétiques du parc bâti pour le chauffage des locaux, la production d’eau chaude sanitaire, les applications électriques hors chaleur et les émissions de gaz à effet de serre (GES) correspondantes sont résumées dans le tableau ci-dessus.

Conclusion : la comparaison avec l’estimation des moyennes cantonales montre que le parc bâti de l’Ouest lausannois consomme plus d’énergie et émet plus de gaz à effet de serre (GES) par habitant·e que la moyenne du canton. Cette situation s’explique par la forte densité d’emplois du territoire.

Approvisionnement en chaleur : on constate la dominance des énergies fossiles (mazout 38% et gaz 41%). La part d’énergie primaire renouvelable pour la production de chaleur est de 10%.

Consommation d’électricité : en 2015, la consommation d’électricité totale de l’Ouest lausannois (énergie finale) se montait à 505 GWh⁴.

PRÉPARER L’AVENIR

Les Communes de l’Ouest lausannois ont inscrit dans leur Plan directeur intercommunal leur volonté de réduire la consommation d’énergie du bâti par habitant·e et d’augmenter la part d’énergie renouvelable locale. Suivant cette intention, et avec les objectifs cantonaux et fédéraux en ligne de mire, des scénarios énergétiques par commune et à l’échelle de l’Ouest lausannois sont en cours d’élaboration. Ils donneront une image de l’évolution possible de la consommation et de la production d’énergie dans le district ainsi qu’à l’échelle de chaque commune. Ces scénarios reposeront sur une série d’hypothèses concernant la diminution de la consommation énergétique du parc bâti (taux de rénovation annuel du bâti existant, besoins de chaleur pour les nouvelles constructions, gains d’efficacité électrique sur la consommation des appareils existants) et la transition de l’approvisionnement vers les énergies renouvelables, en privilégiant les ressources situationnelles (solaire thermique et photovoltaïque, géothermie à faible et moyenne profondeur, rejets thermiques industriels, hydrothermie, etc.). Ces paramètres pourront être suivis dans le temps afin de monitorer l’évolution des besoins énergétiques du parc bâti et de pouvoir prendre les mesures adéquates.

CHOYER SES SURFACES D’ACTIVITÉS, UNE NÉCESSITÉ

L’Ouest lausannois accueille environ 50% de toutes les surfaces d’activités de l’agglomération et 12% de celles du canton de Vaud. Pourtant, les entreprises du secteur secondaire peinent à trouver des emplacements pour s’implanter ou se relocaliser. La cause ? Deux phénomènes combinés : la raréfaction des zones industrielles et artisanales en milieu urbain (ZIZA) et la concurrence des activités tertiaires et commerciales, voire du logement. Pour y répondre, les Communes de l’Ouest lausannois ont inscrit dans leur Plan directeur intercommunal (PDi-OL) leur volonté de préserver les grands sites à prédominance d’activités secondaires. Ces intentions seront reprises dans la Stratégie régionale de gestion des zones d’activités (SRGZA), prévue à l’échelle de l’agglomération.

En 2014, les sites d’activités de l’Ouest lausannois occupaient 370 hectares, dont 275 entièrement bâtis. Un processus de reconversion a eu lieu ces dernières années avec plusieurs projets sur des sites d’activités (environ 50 hectares) bien desservis par les transports publics et localisés à proximité des centralités urbaines existantes ou planifiées. Ces reconversions répondent à la volonté de créer des quartiers urbains denses et mixtes au sein du périmètre compact de l’agglomération, mais elles nécessitent parfois la délocalisation des entreprises non compatibles avec du logement.

SURFACES D’ACTIVITÉS EN VOIE DE DISPARITION

Le Plan directeur cantonal indique que la combinaison d’une offre foncière faible, relative à l’importance de la demande, et des démarches de reconversion de zones d’activités pour le développement des quartiers mixtes produisent une tension sur le marché. Cette offre insuffisante occasionne une augmentation significative de la valeur des terrains, avec un risque de délocalisation des entreprises industrielles et manufacturières. Ainsi, si des mesures adaptées ne sont pas appliquées¹, cette situation, déjà tendue en 2015, débouchera sur une situation de pénurie à l’horizon 2030. Un constat identique dans tout l’Arc lémanique.

ÉVICTION HORS DE L’AGGLOMÉRATION

Dans l’agglomération Lausanne-Morges, le nombre d’emplois secondaires n’a augmenté que de 0,2% par an entre 2005 et 2015, alors que l’ensemble des emplois a cru de 2,2% par an. Seuls les emplois secondaires liés à l’activité de la construction ont connu une croissance similaire (+2,3% par an). La croissance du secteur secondaire étant bien plus élevée dans le reste du canton, on peut conclure à un phénomène progressif d’éviction des activités secondaires hors de l’agglomération, avec pour conséquence une forte réduction de la proportion des emplois secondaires (de 16 % du total des emplois en 2005 à 13% en 2015).

PRÉSERVER LES GRANDS SITES D’ACTIVITÉS

Dans leur Plan directeur intercommunal de l’Ouest lausannois (PDi-OL), les Communes du district se sont donc fixé comme objectif de préserver les grands sites d’activités bien

localisés et de les restructurer. Cette démarche est conforme à la politique cantonale des pôles de développement (PPDE), ayant pour objectif d’améliorer l’offre foncière dans le canton afin de répondre aux besoins de l’économie. Elle se traduit par l’identification, la planification, la réalisation et la promotion de sites stratégiques de développement d’activités bien localisés et attractifs (SSDA), contribuant à répondre aux besoins de l’économie, plus particulièrement aux demandes d’implantation des entreprises.

TROIS SSDA POUR L’OUEST LAUSANNOIS

Les SSDA sont localisés dans ou à proximité des agglomérations et des centres cantonaux et régionaux. Ils bénéficient d’une bonne desserte en transports publics et en mobilité douce ainsi que d’une desserte routière adaptée à leur destination. Selon une liste actualisée en 2021, trois SSDA sont sélectionnés dans l’Ouest lausannois : Arc-en-Ciel (Bussigny et Crissier), sites Bussigny-Ecublens et Vallaire-Venoge (Ecublens). D’autres sites d’intérêt régional ou communal ont également été identifiés dans le PDi-OL et seront maintenus, densifiés et restructurés, à l’image des sites Croix-du-Péage à Villars-Ste-Croix ou de la Vernie à Crissier.

UNE SRGZA POUR L’AGGLOMÉRATION

Le PDCn fixe également l’obligation pour les régions du canton (dans notre cas, l’agglomération Lausanne-Morges) d’établir une Stratégie régionale de gestion des zones d’activités (SRGZA). Cette démarche est aujourd’hui en cours, sous le pilotage de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), en partenariat avec les secteurs de l’agglomération (SDOL pour l’Ouest lausannois), les associations régionales (Lausanne Région et ARCAM) et les autres services cantonaux concernés (SPEI, DGMR, etc.).

À l’avenir, l’activité économique devrait ainsi toujours disposer d’espaces en suffisance pour se développer, non seulement dans des secteurs mixtes (mêlés avec du logement), mais aussi dans de grands sites dédiés spécifiquement aux activités industrielles et artisanales.

1 Ce volet s’appuie également sur la Planification énergétique territoriale réalisée préalablement par les Communes de Prilly et Renens.
2 Plan directeur intercommunal de l’Ouest lausannois, Rapport technique – diagnostic et scénario énergétique, Navitas Consilium SA, version finale provisoire, février 2022.

3 L’année de référence des données ayant servi de base à l’état des lieux est 2015.
4 Données transmises par les fournisseurs d’énergie (Romande Energie et SIL) et les Hautes Écoles.

1 PDCn, ligne d’action D11.



© graphisme: www.atelierpoisson.ch carte: Swisstopo