

## Un projet commun pour le campus de demain

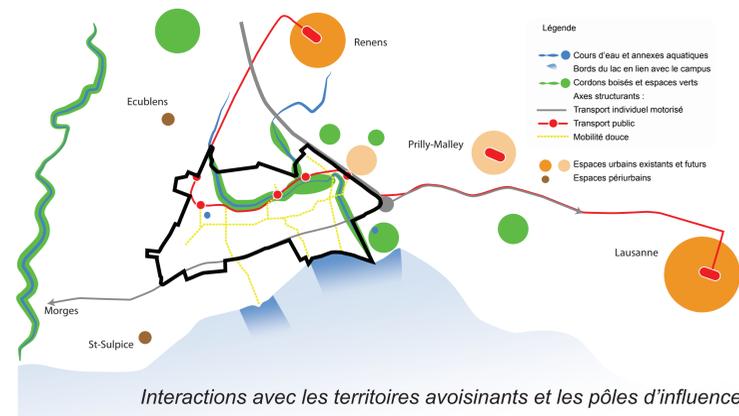
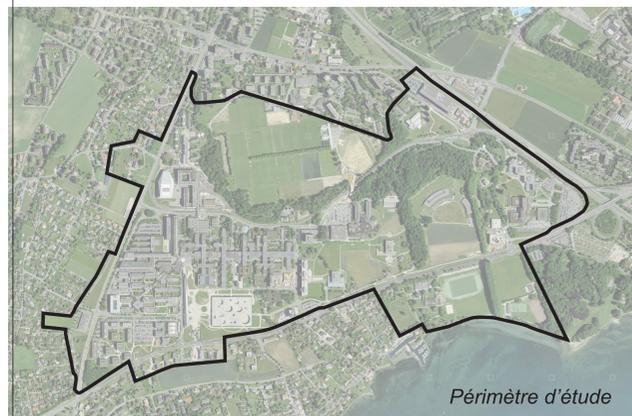
Eléments de projet et de diagnostic du Schéma Directeur des Hautes Écoles

### APPROCHE ET PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

L'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) et l'Université de Lausanne (UNIL) ont décidé de définir des lignes directrices communes pour garantir un développement harmonieux du site de Dorigny.

Pour élaborer ces lignes directrices, l'approche interdisciplinaire et évolutive choisie consiste :

- à mettre en évidence les éléments non construits à préserver et la trame verte paysagère et naturelle structurant le site;
- à déterminer, sur la base de la trame verte, les perspectives de valorisation et de développement : où est-il possible de densifier/construire ? quels sont les éléments du patrimoine bâti à préserver/requalifier ?
- à définir un maillage des réseaux de mobilité et des idées de mesures permettant un fonctionnement cohérent et harmonieux du site.



### ÉVOLUTION DU CAMPUS

Implanté à l'Ouest de la ville de Lausanne proche du lac sur les communes d'Ecublens, de St-Sulpice, de Lausanne et de Chavannes-près-Renens, le campus UNIL-EPFL compte aujourd'hui une population de l'ordre de 35'000 étudiants et collaborateurs.

Si dans les années 1970 les Hautes Écoles se sont implantées en pleine campagne, le développement de celles-ci et des communes en a totalement changé le contexte urbanistique.

Après quarante ans de développement, Dorigny est devenu une véritable cité de la recherche et de l'enseignement supérieur. L'influence des deux Hautes Ecoles a façonné progressivement le campus, les bâtiments se construisant et s'agrandissant au fur et à mesure des années. Le campus est aujourd'hui une ville dans la ville, qui s'ouvre de plus en plus à son environnement proche.



### DIAGNOSTIC

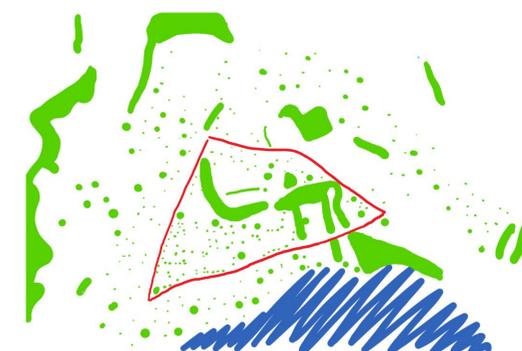
#### NATURE

Les îles de biodiversité existantes sont principalement situées sur le campus de l'UNIL.

Les forces et les faiblesses ne sont pas toujours identiques pour les différents types des structures naturelles (cours d'eau, biotopes, forêts, haies, prairies, toits végétalisés, potagers, cultures, etc.).

Les enjeux, les difficultés et les opportunités sont variables en fonction des espèces (grands mammifères, micromammifères, oiseaux, insectes volants/rampants, batraciens, reptiles, flore, etc.).

Les thématiques de la perméabilité des sols et de la pollution lumineuse doivent être intégrées dans la suite des réflexions.



#### URBANISATION

Le site de Dorigny est un territoire dynamique ; avec de nombreux projets de construction et un grand potentiel de développement et de valorisation du bâti existant.

Le contraste au niveau de la densité et de la typologie du bâti entre l'UNIL et l'EPFL est unique ; là où l'UNIL implante de grands bâtiments dans un cadre paysager entretenu, l'EPFL privilégie une approche plus dense de modules bâtis auxquels s'ajoutent des bâtiments plus emblématiques.

Le site accueille une population singulière avec des besoins particuliers en lien avec l'enseignement et la recherche.

Outre les activités d'enseignements et de recherche, le site offre une certaine diversité de fonctions et d'usages.



#### PAYSAGE ET ESPACE PUBLIC

Le site du campus universitaire UNIL-EPFL contient et concilie de nombreux espaces publics et paysagers de grande qualité. Sa composition de quartiers offre de nombreuses ouvertures sur le panorama lémanique et déploie un grand potentiel d'activités en plein air.

Le contraste entre l'UNIL et l'EPFL offre un équilibre polarisé entre des milieux plus ou moins urbanisés. La diversité des services, appelée à s'étoffer avec l'arrivée des nouvelles structures à l'horizon 2030, promet un dynamisme d'usages accru au sein du site.

De fait, le campus détient déjà un potentiel reconnu de grand parc urbain de l'Ouest Lausannois, bénéficiant à l'ensemble de la région.



#### MOBILITÉ

La répartition modale est exceptionnelle par rapport à la moyenne suisse (transports publics et vélo = 70% des déplacements).

Les transports individuels motorisés bénéficient d'infrastructures d'accès excellentes, mais mises sous pression par les charges de trafic. La perméabilité automobile du campus est très hétérogène.

L'accessibilité en transports publics repose essentiellement sur le M1, qui arrive bientôt à saturation.

La marche et le vélo présentent un grand potentiel de développement.

Les évolutions dans le domaine de la mobilité sont à prendre en compte (automatisation, numérisation, électrification, solutions de partage et de multimodalité).

