

# PARC TECHNOLOGIQUE & INDUSTRIEL DE VALLAIRE-VENOGE

APERÇU DU CONCEPT DIRECTEUR (2017)  
ET DE L'ÉTUDE DE MISE EN ŒUVRE (2020) / MARS 2021

ÉCUBLENS  
ÉTAT DE VAUD

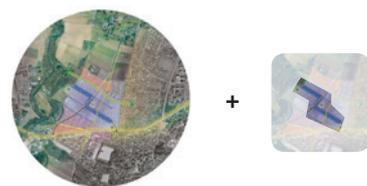


Le concept directeur de la zone de Vallaire prend appui sur la vision émanant de la politique cantonale pour le site d'activités stratégiques (SAS) de Vallaire-Venoge : sa proximité aux Hautes Ecoles, son cadre unique donné par la Venoge et sa connexion à la RC1 en font un site privilégié pour un parc technologique et industriel, misant sur une diversification des modes d'accessibilité. Le site devrait pouvoir être accessible par des transports individuels motorisés et poids-lourds mais également offrir une liaison en transports publics efficace et des cheminements de mobilité douce sécurisés qu'il faudra développer en parallèle.

Cet aperçu résume les résultats du concept directeur (2017) et de l'étude de mise en œuvre (2020).

Dans le cadre d'une démarche exploratoire menée en 2016-2017 plusieurs scénarios d'évolutions du secteur Vallaire-Venoge ont été discutés, poursuivant l'objectif d'y renforcer majoritairement les activités industrielles et artisanales. A l'issue de ce travail, le scénario d'évolution retenu a fait l'objet

d'une formalisation sous forme d'un concept directeur. Ce document, ensuite intégré au Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) établit les principes généraux pour l'évolution du secteur à moyen-long terme.



Concept directeur  
2017

Étude de mise en œuvre  
2020

La faisabilité technique et financière du concept directeur et des recommandations pour la mise en œuvre a été étudiée en 2020, les résultats principaux de cette étude sont synthétisés dans cet aperçu.

# PLAN DE SYNTHÈSE

## SYNTHÈSE DES PRINCIPES DIRECTEURS

Les éléments suivants synthétisent les principes directeurs fondamentaux, en se basant sur les études précitées. Ils ne sont pas exhaustifs.

## PROGRAMMATION

Le site est destiné prioritairement à des programmes stratégiques (entreprises artisanales et industrielles de rang régional, cantonal ou supracantonal). Les commerces non destinés aux usagers du site, le tertiaire non lié à l'activité productrice, la logistique du dernier km, la logistique lourde, et le stockage comme activité principale ne sont en règle générale pas autorisés. Les nouvelles surfaces de logement sont exclues.

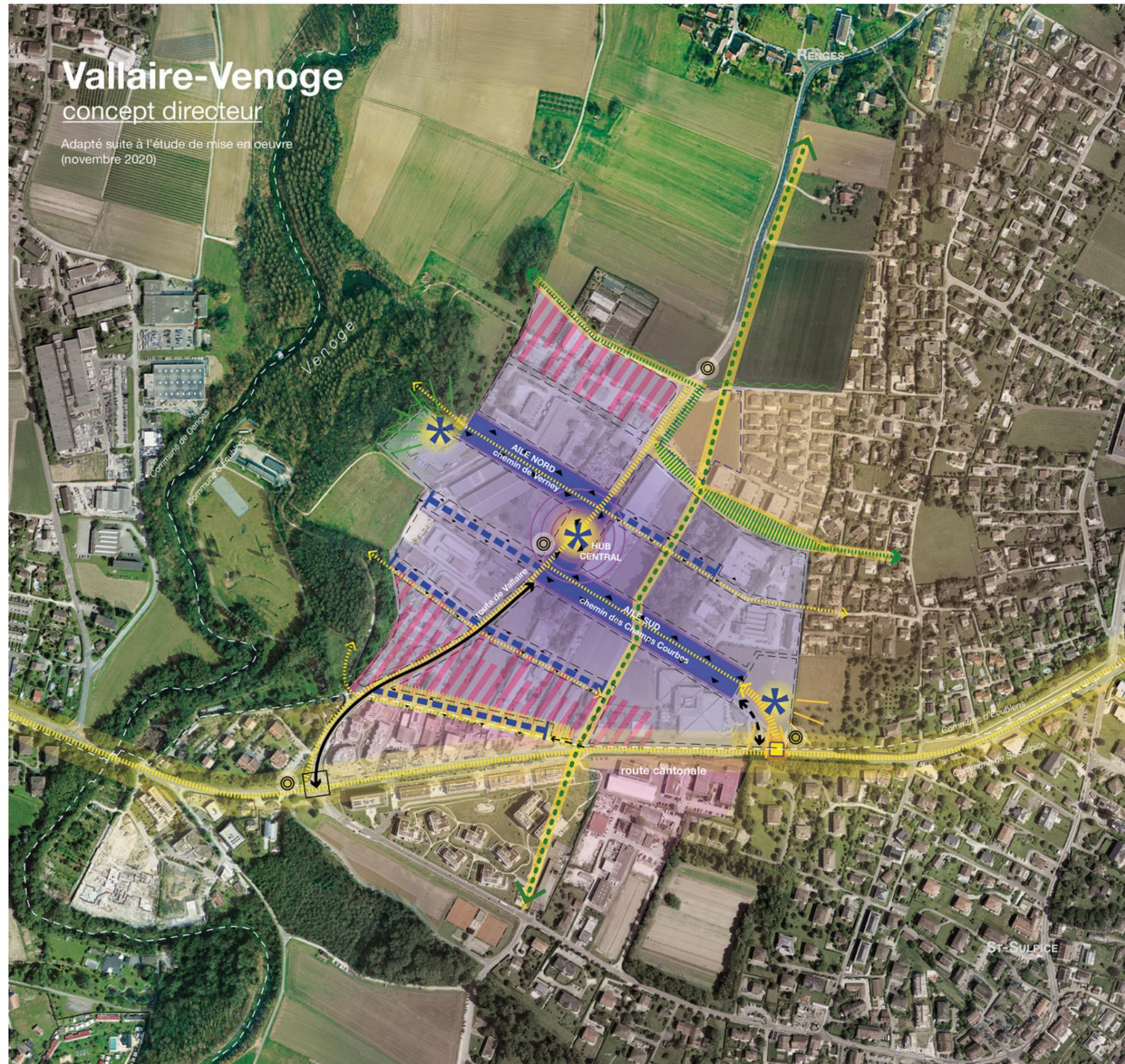
## MIXITÉ

Il est prévu environ 2/3 de surfaces artisanales et industrielles productives et au maximum 1/3 de tertiaire lié à la production (surfaces administratives, activités de recherche et développement). Les surfaces artisanales et industrielles peuvent inclure une part de laboratoires. Les activités tertiaires non liées à une activité secondaire peuvent être autorisées, pour autant qu'elles soient au service des entreprises de la zone.

Les petits commerces et services de proximité peuvent être autorisés pour autant qu'ils soient limités et au service des usagers de la zone d'activités, qui peuvent utiliser des modes doux pour s'y rendre (kiosque, restaurant, crèche etc.).

## DENSITÉ

Il est prévu d'augmenter la constructibilité dans le but d'un usage rationnel du sol en tenant compte des contraintes locales telles que les impacts paysagers, le voisinage, les accès, le parcellaire etc.



# Vallaire-Venoge

## concept directeur

Adapté suite à l'étude de mise en oeuvre (novembre 2020)

### paysage et maillage piéton

- Venoge
- liaison Venoge-Sorge
- liaison Renges-lac
- maillage de quartier et espaces publics
- accès direct RC1 pour les modes doux

### mixité et transitions

- renforcement des activités secondaires (cf. PADE)
- activités secondaires d'échelle intermédiaire
- transition - rue d'activités mixtes
- transition - rideau paysager
- frange paysagère avec les espaces ouverts

### mutualisation

- plateforme mutualisée sur les DP existants
- réseau de desserte en peigne (nb+loc. à préciser)
- services mutualisés (ex. restaurant, crèche, ...)

### repères territoriaux - bâti ou espace public

- l'appel vers la Venoge
- le coeur du système (hub central)
- l'adresse sur la RC1

### mobilité TIM et TP

- principe d'accès aux parcelles
- accès RC1 par route de Vallaire
- accès RC1 / ch. des Champs-Courbes - potentiel à préserver dans le cadre du développement des projets
- arrêts TP - lieux privilégiés (à préciser)

### poches de développement

- secteurs de densification du bâti (massification des activités, ...)

### contexte

- route cantonale - RC1
- quartiers d'activités / mixtes
- quartiers résidentiels
- secteur en propriété publique

N 0m 100m 200m 1:5'000

## URBANISME

Dans les secteurs les plus adaptés du site, une hauteur maximale entre 18 et 20 mètres est envisagée. Dans tout le périmètre, les règles d'implantation pour optimiser l'usage du sol (coefficient d'occupation, indice de masse, distances aux limites, distances entre bâti-

ments, contiguïté, etc.) devront être révisées. Par ailleurs, la disponibilité des terrains devra être assurée. Les aménagements devront être pensés à un niveau qualitatif correspondant à l'ambition d'un parc d'activités stratégique.

## PLATEFORME MUTUALISÉE

Il est prévu de dimensionner et créer une plateforme destinée à accueillir des équipements et des services mutualisés pour les entreprises.

## MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

Les équipements nécessaires au fonctionnement du site seront planifiés dans le cadre d'études liées au Plan d'affectation (PA) Vallaire lancé en 2021. Un nouvel accès sur la RC1 n'est pas prévu à court-moyen terme sauf pour les mobilités douces.

## ENJEUX CLIMATIQUES

Le plan d'affectation et les projets réalisés devront répondre aux enjeux climatiques, ils devront être conformes aux objectifs du Plan climat vaudois.

# RÉFÉRENCES ET EXEMPLES

A vocation principalement secondaire, le parc technologique privilégie des activités artisanales denses et industrielles innovantes, actives dans les secteurs économiques prioritaires selon la politique cantonale d'appui au développement économique (PADE), tout en développant des équipements et des services mutualisés.

## VERS UNE ÉVOLUTION TYPOLOGIQUE

Dans le cadre de la mise en œuvre du système de gestion des zones d'activités (SGZA) le site de Vallaire est identifié préalablement comme un site d'activités stratégique cantonal. Cela implique la densification du secteur en vue d'accueillir des entreprises dont la zone d'influence est cantonale, nationale ou internationale, soit des établissements de recherche et développement et des entreprises de production actives dans les secteurs économiques prioritaires selon la PADE.

Une analyse des besoins des entreprises cibles a permis de définir les caractéristiques techniques et fonctionnelles du secteur permettant l'implantation d'une palette assez large d'entreprises différentes, dont voici quelques références d'archétypes architecturaux.



NOERD, Zürich ZH, 2011



NOERD, Zürich ZH, 2011



«Coopérative artisanale ARCOOP», Carouge GE, 1958



«Pépinière d'entreprises Bluebox», Plan-les-Ouates GE, 2011



«Hôtel des Galants», Meyrin GE, 2012-2015



«Complexe dédié à l'artisanat et à l'industrie légère», ZIAP-La-Pallanterie, Meinier, GE



Bâtiment industriel et bureaux Provera, Parc d'activités de Nivelles-Sud, Belgique, rgarchitectes, 2015



Entrepôt et bureaux WE-EF LUMIERE, Saint Quentin Felavier, SECوبات, 2014



«EM2N - Bâtiment de production + bureaux», Medela complexe, Perlen (CH), 2013

## PALETTE TYPOLOGIQUE

Pour donner un aperçu des implications sur les formes bâties de l'évolution de la zone vers une rationalisation de l'utilisation du sol, une palette typologique est présentée pour illustrer les variations potentielles en fonction de la hauteur à la corniche, des hauteurs sous plafond considérées, du type d'activités (laboratoires, bureaux ou artisanat).

## UNE PRÉCISION DES USAGES PRIVILÉGIÉS

Notamment compte tenu de sa proximité avec les Hautes Ecoles, les domaines d'activités à développer en priorité sont, par exemple la recherche et le développement, les sciences de la vie, l'énergie et l'environnement, l'industrie de précision, la technologie de l'information et de la communication, l'industrie des produits haute de gamme, les hubs d'innovation et incubateurs (start-up et scale-up).

Il a été ainsi possible d'exclure certaines activités qui imposeraient des impacts excessifs liés à leur implantation sur le site, en particulier en raison d'une forte génération de trafic ou d'une incompatibilité avec la densification de la zone et l'optimisation des espaces publics. Le tableau ci-dessous présente une liste des programmes à privilégier et à l'inverse ceux à maîtriser.

### SECTEURS PRIORITAIRES

Cf. Rapport de la PADE 2020-2025, Canton de Vaud, p. 45-47

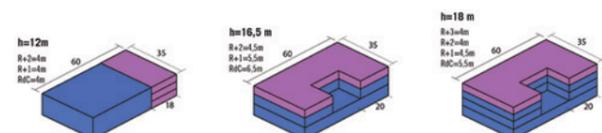
#### ACTIVITÉS INDUSTRIELLES À HAUTE VALEUR AJOUTÉE (TYPE SAS) :

- Sciences de la vie (pharmaceutique, biotechnologies, technologies médicales)
- Cleantech (énergie renouvelables, valorisation des déchets, efficacité énergétique, stockage d'énergie, filière bois)
- Industrie de précision (micro/nanotechnologies, optique, automatisation/robotique, matériaux)
- Industrie des produits haut de gamme (horlogerie, cosmétique, textile, équipements audio)
- Technologies de l'information et de la communication
- Artisanat dense / start-ups / scale-ups
- Recherche de développement

#### PROGRAMMES À MAÎTRISER

- Commerces à forte fréquentation
- Bureaux
- Logistique importante et de dernier kilomètre, garages
- Stockage à titre d'activité principale (part maximale de stockage préciser)

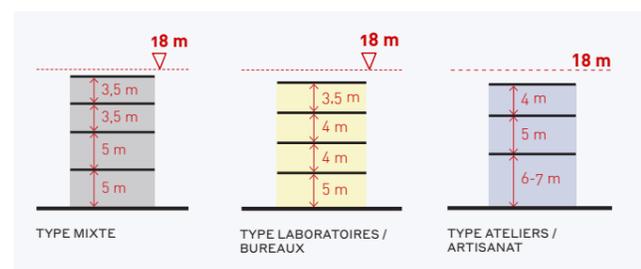
Typologies



Galette industrielle

Hôtel d'entreprises (type artisanal) «hôtel artisanal»

Hôtel d'entreprises (type labo / bureaux) «hôtel industriel»

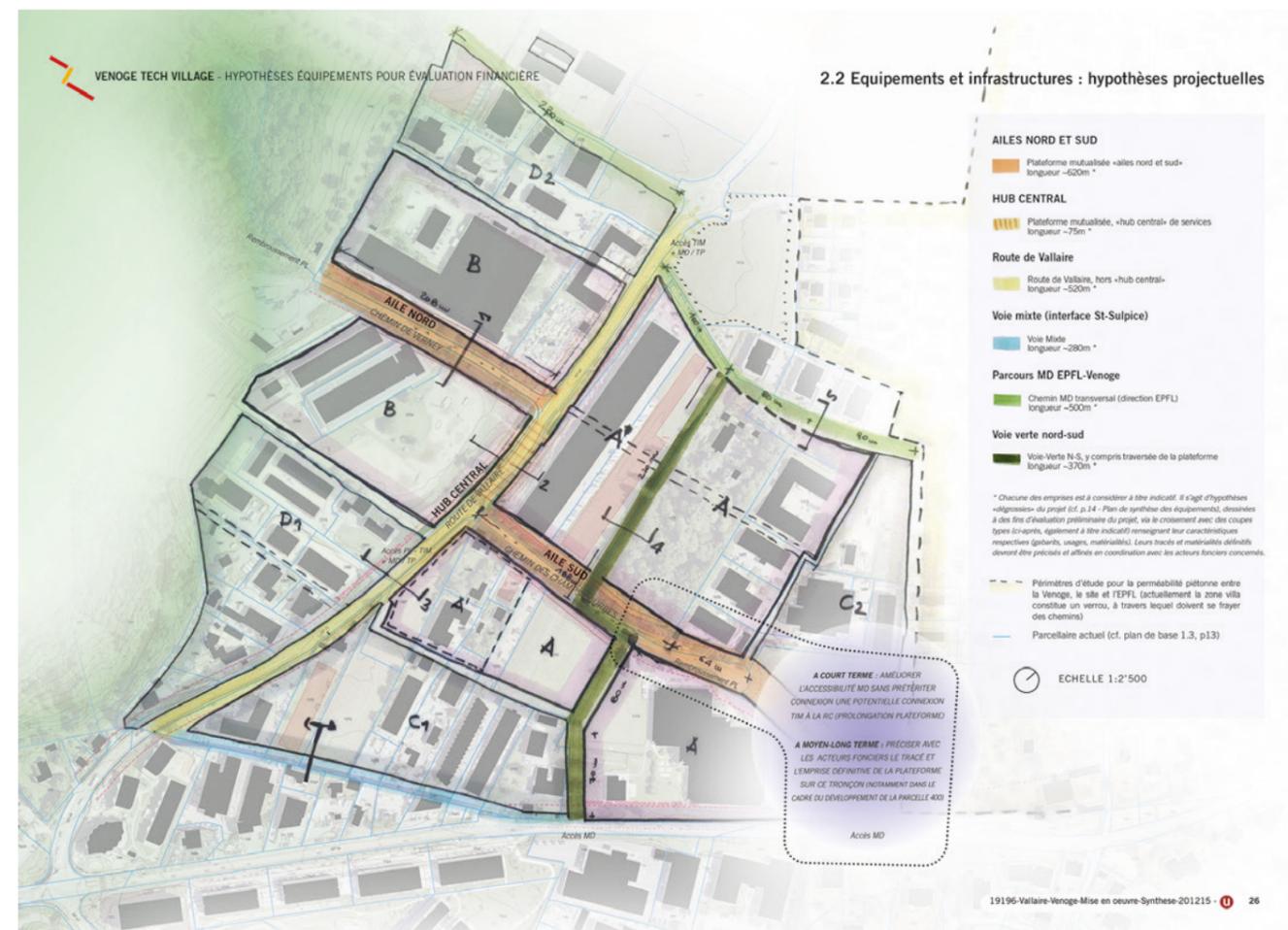


TYPE MIXTE

TYPE LABORATOIRES / BUREAUX

TYPE ATELIERS / ARTISANAT

# MOBILITÉ



## UNE ACCESSIBILITÉ PERFORMANTE, UN MAILLAGE INTÉGRÉ QUI RENFORCE LA PROXIMITÉ DU SITE AUX POLARITÉS URBAINES

La route de Vallaire est confirmée comme axe d'accès principal au parc technologique. Assurant la fluidité de la desserte à travers le nouveau giratoire sur la route cantonale (RC1) et une hiérarchie claire dans le cadre des mesures de mobilité du Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), le maintien de cet accès principal est choisi pour assurer le niveau qualitatif de la desserte sur la RC1, tout en permettant une optimisation des coûts d'équipement du secteur. Ce choix est fait en cohérence avec les exigences de mobilité des entreprises cibles du parc technologique, ayant des besoins plus importants en termes de mobilités intégrées (multimodales) que de besoins logistiques importants. Une affirmation de la mobilité douce (MD) et des transports publics (TP) est nécessaire.

- Accès direct MD depuis la plateforme mutualisée sur la RC1
- Intégration d'une nouvelle liaison vers les Hautes Ecoles
- Renforcement des connexions TP en direction de la gare de Renens et vers les Hautes Ecoles

Le renforcement des réseaux MD et TP est un levier pour assurer une mise en œuvre harmonieuse du secteur.

## UNE AFFIRMATION NÉCESSAIRE DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DES TRANSPORTS PUBLICS

L'accessibilité du site en MD est améliorée en utilisant toutes les possibilités de le connecter à d'autres itinéraires MD à proximité. Un périmètre de «percolation» pourra être étudié pour renforcer le maillage piéton et vélo à travers le tissu pavillonnaire.

### VOIE VERTE

La voie verte d'agglomération Nord-Sud traverse le secteur. Sa localisation correspond en grande partie à une servitude de non-bâtir pour la conduite d'eau potable et rejoint le futur arrêt de bus «En Champagne» qui sera exploité par la ligne MBC 701 (Morges, gare-Lausanne, Bourdonnette) dès la fin des travaux de la 3<sup>e</sup> étape de réaménagement de la RC1 prévue en 2022.

### VOIE MIXTE

Selon l'étude de réaménagement de la RC1, il est prévu que les terrains situés le long de la route cantonale soient, à plus long terme, accessibles par une voie mixte destinée aux véhicules et à la mobilité douce. Cette nouvelle desserte prend place le long de la limite territoriale avec la Commune de St-Sulpice. La réalisation de cette infrastructure nécessitera des emprises sur parcelles privées et sera réalisée en collaboration avec les propriétaires concernés pour garantir l'accessibilité à l'ensemble du site.

# LA PLATEFORME

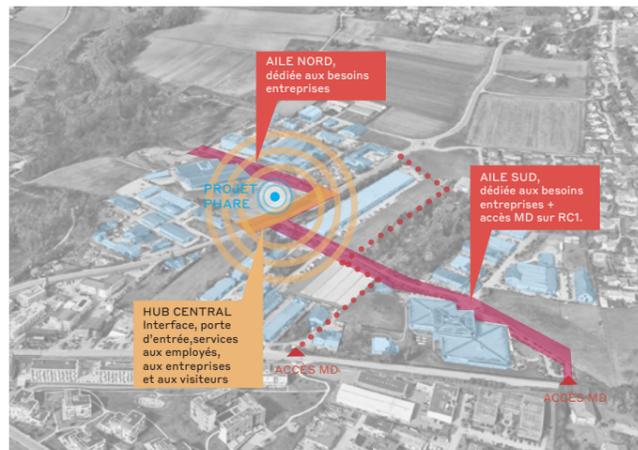
## FAVORISER LA MUTUALISATION ET LES SYNERGIES

L'aménagement d'une plateforme centralisée mutualisée constitue un espace identitaire pour les entreprises du parc technologique. Basée sur le modèle urbain du Village-rue, la plateforme est pensée comme un lieu de rencontre et d'échange favorisant l'innovation et la création de synergies. Allant de façade à façade, elle assure flexibilité et évolutivité des aménagements, par une rationalisation de l'occupation du sol et des usages. Inspiré par cette organisation typique, couplée au cadre unique et aux activités privilégiées, Vallaire est ainsi un quartier d'activités planifié pour rationaliser l'utilisation du sol et offrir un cadre et des services de qualité allant de pair avec ce changement de paradigme.



## LE DOMAINE PUBLIC AU CŒUR DE LA TRANSFORMATION URBAINE

La mise en œuvre du concept de la plateforme dépend de l'élargissement du domaine public, pour permettre la circulation des véhicules et de la prescription d'une nouvelle relation des bâtiments à l'espace public, notamment le retrait et l'inscription dans des bandes d'implantation ad hoc. Elle se déploie en deux types d'espaces: les « ailes » nord et sud (chemins de Verney et des Champs-Courbes), et le « hub » central, à l'articulation de ces voies sur la route de Vallaire.

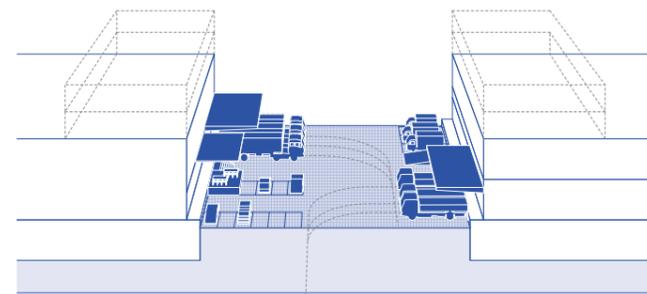


## LE « HUB » CENTRAL COMME LIEU DE RENCONTRE DU SITE DE VALLAIRE : UNE INTERFACE OÙ CONVERGENT MOBILITÉS, SERVICES ET SAVOIRS

Afin de favoriser le fonctionnement d'un écosystème d'entreprises et offrir un cadre qualitatif à ses employés, le hub central qui se configure comme un véritable espace public et de socialisation, dans lequel on retrouve : arrêt de transports publics, mobilier urbain et trottoirs élargis, services aux entreprises et aux employés, petits commerces, espaces verts de détente, des lieux dédiés à l'innovation et au réseautage. Les secteurs à proximité du hub sont des secteurs stratégiques pour la réalisation de bâtiments « phare » pour la zone, proposant ses fonctions mixtes au rez.

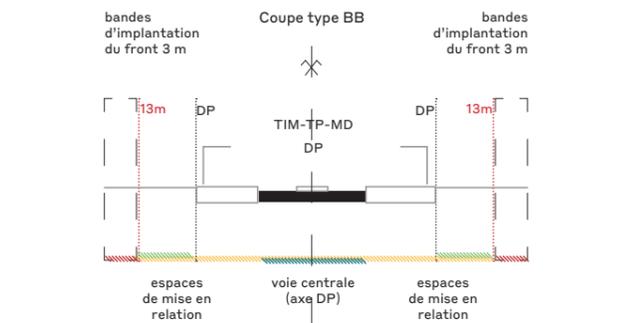
## LES « AILES » NORD ET SUD : UN AMÉNAGEMENT FLEXIBLE, ÉVOLUTIF, CALÉ SUR LE FONCIER ET LE DOMAINE PUBLIC

- Intégration de bandes de mobilité douce avec marquage au sol, dédiées principalement aux employés. Pas de barrières physiques et clôtures permettant la fluidité de la desserte.
- Niveaux de sol continus et accessibles aux camions et aux voitures
- Pentes raccordées et accessibles
- Continuité des matériaux et marquages au sol
- Equipements en réseaux et réserve en sous-sol
- Systèmes de contrôle mutualisés
- Différentes configurations d'aménagement possibles et évolutivité des espaces selon les besoins des entreprises
- Espaces pour une mise en synergie de la gestion des déchets, des eaux et du stationnement



### UN QUARTIER D'ACTIVITÉS PLANIFIÉ

Objectifs : constituer un espace central de référence, adaptable aux besoins fluctuants des entreprises et organisé pour faciliter des synergies d'occupation.



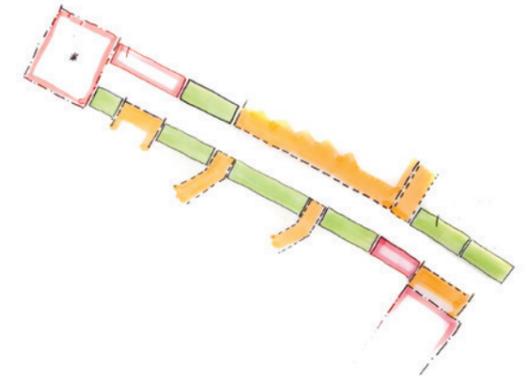
### RECOMMANDATIONS POUR LA QUALITÉ

- Voie centrale**
  - Éviter les obstacles, seuls des marquages au sol sont admis
- Bandes d'implantation du front**
  - Bande de 3 à 4 mètres
  - Retrait des rez-de-chaussée possible sur 4 mètres supplémentaires
  - Clôture par le bâti
- Espace de mutualisation sur le domaine privé (en continuité avec le DP)**
  - Servitude d'usage pour assurer la mutualisation
  - Non clôturé, même niveau et aménagement jusqu'à la façade
  - Pas d'empiètement possible
  - Sous-sol inconstructible (réserve)
  - Occupation temporaire possible (réservation d'espace pour montage/démontage)
  - Food trucks, installations temporaires.

## SCÉNARIOS D'EMPRISE DE LA PLATEFORME MUTUALISÉE

Différents degrés de mutualisation sont proposés : certains usages et services peuvent être mutualisés à l'échelle de la zone, étant donc disponibles à l'ensemble des entreprises (stationnement mutualisé par exemple), d'autres à l'échelle d'un secteur - ailes nord ou sud - (les espaces de travail extérieurs par exemple), tandis que d'autres sont mutualisables par plusieurs entreprises au sein du même lot (les aires de stationnement des camions d'un hôtel d'entreprises par exemple). On peut également imaginer les usages potentiels suivants :

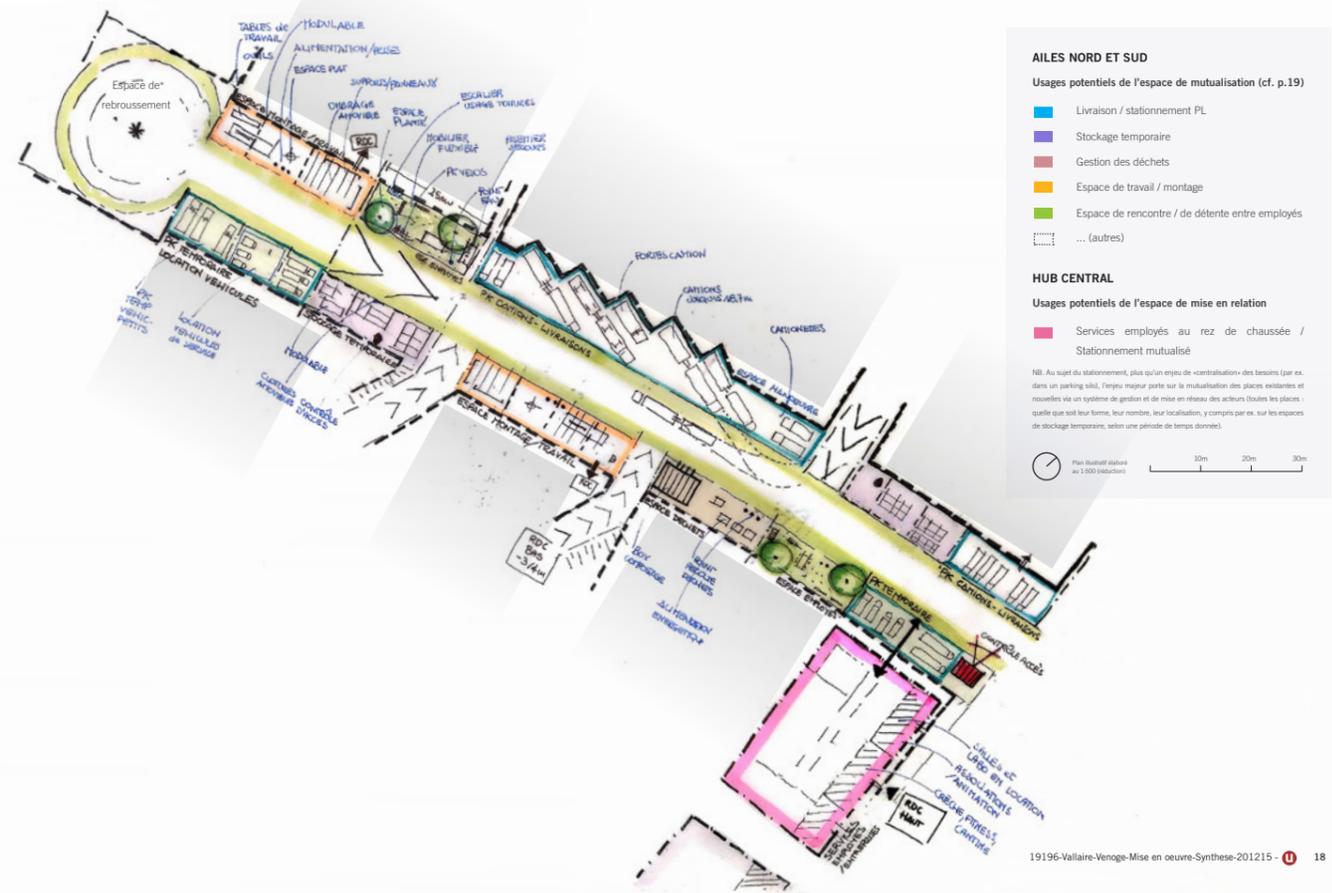
- Parking poids-lourds et livraison et parking employés ou véhicules d'entreprise
- Stockage temporaire et parking temporaires pour véhicules d'entreprise
- Espace de travail / prototypage, espace temporaire de montage extérieur
- Espace déchets et alimentation ou stockage d'énergie
- Espace employés : détente, alimentation, végétalisation, parking vélos, etc.



Scénario d'aménagement de la plateforme mutualisée  
Trois échelles de mutualisation et de gestion des espaces et services

- Mutualisation à l'échelle du lot densifié :** parking PL, raccordement niveaux
- Mutualisation à l'échelle de la zone (gestion et maintenance) :** espaces publics, services, pôles
- Mutualisation à l'échelle du secteur (lots adjacents) :** usages mutualisés pour le travail

### SCENARIOS D'USAGES - ZOOM



### AILES NORD ET SUD

Usages potentiels de l'espace de mutualisation (cf. p.19)

- Livraison / stationnement PL
- Stockage temporaire
- Gestion des déchets
- Espace de travail / montage
- Espace de rencontre / de détente entre employés
- ... (autres)

### HUB CENTRAL

Usages potentiels de l'espace de mise en relation

- Services employés au rez de chaussée / Stationnement mutualisé

NB. Au sujet du stationnement, plus qu'un enjeu de centralisation des besoins (par ex. dans un parking dédié), il s'agit surtout de la mutualisation des places existantes et nouvelles via un système de gestion et de mise en réseau des acteurs (toutes les places : quelle que soit leur forme, leur nombre, leur localisation, y compris par ex. sur les espaces de stockage temporaire, selon une période de temps donnée).

Plan illustratif (échelle au 1:500 (indicateur))

# LA SUITE

## MÉCANISME FINANCIERS

### PRINCIPES

- Limiter l'importance financière des équipements en les dimensionnant à l'essentiel sur les aspects pragmatique et fonctionnel.
- Elargir le domaine public existant pour amorcer la création de la plateforme mutualisée.
- Compter sur une cession gratuite des surfaces de terrain sur lesquelles viendraient s'étendre les nouveaux aménagements.

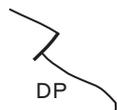
### MÉCANISMES ENVISAGÉS

- La route de Vallaire ainsi que la voie mixte seraient financées à 50% par l'ensemble des propriétaires de la zone de Vallaire et à 50% par les collectivités publiques.
- La plateforme mutualisée (hors parties latérales) serait financée à 50% par les propriétaires selon une clé de répartition à définir en fonction de la proximité des parcelles à la plateforme et à 50% par les collectivités publiques.
- Les parties latérales de 7.5 mètres de largeur situées de part et d'autre du domaine public seraient réalisées sur terrain privé, par les privés, au fur et à mesure des opportunités.
- La voie verte et les cheminements de mobilité douce seraient financés à 100% par les collectivités publiques. La répartition entre la confédération, le canton et les communes est encore à affiner. Les terrains nécessaires seraient mis à disposition gratuitement par les propriétaires ou feraient l'objet de servitudes de passage public.
- Les aménagements paysagers qui accompagnent les infrastructures de mobilité douce sont prévus sur les terrains privés et financés par les privés.

Les équipements planifiés prévus devraient pouvoir être financés via une contribution d'équipement, qui selon la réglementation en vigueur ne pourra excéder 50% du total des dépenses d'infrastructures, le solde devant être pris en charge par les collectivités publiques. La contribution d'équipement n'interviendra qu'en cas de nouvelle construction.

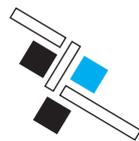
Un préfinancement de l'ordre de Fr. 13'500'000.- TTC est ainsi à prévoir par les collectivités. Les modalités de répartition de cette somme entre le privé et le public devra être précisée.

### RÉALISATION DE LA PARTIE PUBLIQUE (DP)



- Préfinancement à 100 % par la commune
- Participation des propriétaires à hauteur de 50 %

### RÉALISATION « PAS À PAS » DE LA PLATEFORME (AILES + HUB)



- Droit d'usage public des terrains privés, inscrit au registre foncier et activé au permis de construire

## SUITE ENVISAGÉE

Les résultats des études présentées dans cet aperçu ont mis en évidence la nécessité d'un engagement fort de la Ville d'Ecublens dans l'accompagnement du développement du secteur de Vallaire de façon ciblée pour que son potentiel soit optimisé et adapté aux besoins des entreprises. L'identification par le Canton de ce secteur en tant que site d'activités stratégique au sens de la politiques de pôles des développement démontre la nécessité de présenter rapidement aux propriétaires et entreprises des outils réglementaires adaptés.

La Ville d'Ecublens, en étroite collaboration avec le SDOL et les services cantonaux concernés, souhaite ainsi donner une priorité à ce secteur en élaborant un Plan d'affectation spécifique « PA Vallaire ».

### RÉFÉRENCES

Vallaire Venoge - concept directeur, de Urbaplan, Nueschdevelopment, François Kuonen (2017)

De la zone industrielle de Vallaire-Venoge au Venoge Tech Village - Mise en œuvre, Evolution du concept directeur (2017), bilan de capacité urbaine et équipements, et plan d'action, de Urbaplan, Transitec, Valopti, et Scope development (2020).