

RAPPORT DE LA COMMISSION chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'investissement de CHF 62'860'000.- pour financer la construction d'un nouveau bâtiment pour la Haute école pédagogique aux Côtes de la Bourdonnette à Chavannes-près-Renens

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie à deux reprises, soit le mercredi 1^{er} octobre et le mardi 2 décembre 2025 à la Salle Romane, rue Cité-Devant 13, dans le bâtiment du Parlement cantonal à Lausanne. Présidée par M. le député O. Petermann, également rapporteur, elle était composée de Mmes les députées C. Cachemaille, M. Thalmann (pour la séance du 1^{er} octobre), C. Attinger Doepper (pour la séance du 2 décembre) ainsi que de MM. les députés V. Bonvin, G. Bovay, J.-F. Cachin, J.-B. Chevalley, A. Rydlo, P. Simonin, F. Deillon, Y. Maury.

Ont participé à cette séance Mme la conseillère d'État I. Moret, cheffe du Département de l'économie, de l'innovation, de l'emploi et du patrimoine (DEIEP), M. P. de Almeida, directeur général de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP), M. C. Iglesias, directeur de l'architecture et des bâtiments (DGIP) et M. F. Molina, chef de la division planification (DGMR). Pour le Département de l'enseignement et de la formation (DEF), étaient présents M. J. Leuthold, directeur général de la Direction générale de l'enseignements supérieur (DGES) et Mme K. Gallati Baldy, directrice des infrastructures des hautes écoles (DGES).

Mme M. Bourcoud et M. F. Mascello, secrétaires de la commission, se sont chargé-e-s de la prise des notes de séance.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La conseillère d'État a fait distribuer des plans et des dessins en complément à l'EMPD afin d'avoir des éléments plus visuels. Les deux départements suivants représentent le projet de construction du bâtiment de la HEP : le DGIP pour répondre aux questions techniques, sauf pour les amortissements qui concernent le SAGEFI (Service d'analyse et de gestion financière) et le DEF pour l'expression des besoins de la HEP.

Le directeur général de l'enseignement supérieur exprime les besoins techniques de la HEP, qui se révèle être en pleine croissance de ses effectifs et ne connaît pas de pénurie d'enseignants. Un des défis à venir est de répondre à la demande en professeurs liée à l'augmentation du nombre de gymnasiens. L'objectif final est de rassembler le campus de la HEP sur la campagne des Cèdres.

3. DISCUSSION GENERALE

Non abordé

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

Le président passe en revue le document. La conseillère d'État ainsi que les représentant-e-s de l'administration répondent aux diverses questions et remarques des commissaires.

1.2 Expression des besoins

Un député souhaite connaître la durée de la coexistence entre les deux sites : les Cèdres et la Bourdonnette. Il demande s'il est envisagé de rationaliser les UER (unité d'enseignement et de recherche) afin d'éviter aux étudiants de changer de site au milieu de la journée et, le cas échéant, si la localisation des arrêts de bus a été prise en compte.

Le directeur général de l'enseignement supérieur relève que la HEP est en réflexion quant à l'organisation des cours et la rénovation des bâtiments actuels. Comme pour le site de Sébeillon, la HEP va rassembler, dans la mesure du possible, les UER sur un seul site. Le projet de rassemblement à la campagne des Cèdres s'avère plus long que prévu et devrait avoir lieu en 2040.

La directrice des infrastructures des hautes écoles précise que les cycles d'enseignements (Bachelor et Master) seront regroupés sur chacun des deux sites afin d'éviter les déplacements. Ensuite, la localisation de l'arrêt de bus du Campus Santé ne va probablement pas être modifiée. Cette station fait également l'objet de discussions pour la désignation d'un nom. Deux arrêts sont déjà proches de la porte principale du futur bâtiment HEP 1.

Le directeur général des immeubles et du patrimoine indique que le plan est compris dans une chronologie. En principe, la HEP sera provisoirement installée dans un bâtiment du Campus Santé, en attendant son rassemblement à la campagne des Cèdres en 2040. Cet emplacement a été choisi, car il se trouve sur la ligne de bus no. 25, reliant la HEP des Cèdres à celle de la Bourdonnette.

Un député demande combien de personnes, en moyenne, sont attendues sur le site du Campus Santé par année.

Le directeur général des immeubles et du patrimoine répond que l'HESAV (Haute École de Santé) représente, à elle seule, environ 1'500 étudiant.e.s. Le C4 (Centre Coordonnée de Compétences Cliniques) regroupera les institutions de l'UNIL, de l'HESAV, de La Source et du CHUV et comprendra environ 500 personnes, selon les séquences de simulation et les périodes. Les cours dureront toute la journée de 8h00 à 17h00.

Le directeur général de l'enseignement supérieur ajoute que la FMEL (Fondation Maisons pour Etudiants Lausanne), qui sera également présente sur le campus, mettra à disposition 700 chambres pour étudiants. À cela s'ajoutent les logements de Retraites Populaires ainsi que l'établissement scolaire dans le quartier des Hauts de Dorigny.

Un député souhaiterait connaître les chiffres exacts de la population de la HEP mais il prend note que ceux-ci ne sont pas encore établis.

1.2.2 Besoins en surfaces pour l'étape HEP 1

Une députée relève que la prévision de l'augmentation du nombre d'étudiants de la HEP est basée sur l'évolution démographique. En ce sens, elle s'interroge sur le scénario attendu concernant l'évolution du nombre d'étudiants HEP.

Le directeur général de l'enseignement supérieur répond qu'il est difficile de donner des chiffres exacts. Selon les prévisions de la HEP, qui sont évaluées en fonction du besoin d'enseignants pour l'école vaudoise, une évolution de 4'000 étudiants en 2035 et de 4'100 en 2040 est attendue. D'ailleurs, l'OFS (Office fédéral de la statistique) prévoit trois scénarios d'augmentation des effectifs étudiants, dont le premier scénario envisage une légère hausse.

Une députée informe que les enseignants quittent leur profession plus tôt que par le passé pour des raisons de santé et demande si ce paramètre est pris en compte dans les prévisions.

Selon le directeur général de l'enseignement supérieur, la durée d'exercice des professions de la santé est très établie alors qu'elle est plus courte dans celle de l'enseignement. Cependant, selon M. Borloz, ce constat est encore à vérifier et ne concerne pas les effectifs étudiants. Cela n'est pas pris en compte dans les chiffres présentés sur le rapport.

Un député informe que le secteur dans lequel il manque des enseignants est celui du secondaire 1, notamment pour les branches des mathématiques et de l'allemand. Afin d'éviter cette érosion, la HEP a mis en place un Bachelor secondaire 1 donnant, ensuite, accès au Master secondaire 1. Cette mesure a peut-être influencé l'augmentation du nombre d'étudiants.

Le directeur général de l'enseignement supérieur confirme que cette formation rencontre un grand succès. La HEP estimait 50 admissions par année, mais en reçoit, finalement, le double.

Une députée soulève la question de l'enseignement numérique. En effet, en tenant compte de l'évolution de l'enseignement à distance, elle se demande si tous les cours resteront en présentiel.

Le directeur général de l'enseignement supérieur signale que, dans la plupart des hautes écoles, les étudiants effectuent régulièrement des stages sur le terrain. De ce fait, il considère qu'il est peu envisageable de donner des cours à distance, d'autant plus qu'ils passent déjà beaucoup de temps à l'extérieur. Il n'y aura dès lors pas de grands changements notables, au regard de ce qui est présenté, si ce n'est l'augmentation des praticiens informateurs.

1.2.3 Synergies avec le site des Côtes de la Bourdonnette

Une députée relève le point suivant du rapport : « *Le programme exige que le rez-de-chaussée soit loué à des tiers pour des activités économiques résidentielles.* ». Elle demande si l'exigence est remplie par l'instauration du restaurant.

Le directeur de l'architecture et des bâtiments explique que le plan d'affectation a ordonné d'aménager les rez-de-chaussée et d'y mettre une surface en AER (activités économiques résidentielles). Ne disposant que de cuisines de régénération dans les alentours, ils ont eu l'opportunité de construire une cuisine de production afin de pallier ce manque sur le site. De plus, un restaurant sera aussi ouvert au public, mais pas de commerces.

1.3.2 Terrain

Le directeur de l'architecture et des bâtiments explique que les immeubles du Campus Santé sont situés dans un parc ouvert au public. Les architectes ont alors délimité une zone, qui se nomme « atoll », réservée aux étudiants.

1.3.4 Accès et circulation

Accompagné d'une documentation complémentaire, le chef de la division planification (DGMR) répond aux différentes préoccupations des commissaires concernant la validité des hypothèses émises en 2021, lors de l'élaboration du plan d'affectation. Il confirme que le projet de la HEP est toujours conforme à ce qui était prédit dans les études de planification, d'après les chiffres apportés sur le tableau. En 2021, la DGMR avait entamé une étude préliminaire de l'évolution du métro M1 et avait déjà constaté qu'il avait atteint sa limite de capacité, étant aujourd'hui à son maximum. Suite à cela, la Direction avait confirmé qu'il était nécessaire de procéder à des changements.

Compte tenu des objectifs de répartition modale planifiés, notamment dans le cadre du projet d'accumulation Lausanne-Morges, la capacité de l'infrastructure de la ligne doit être augmentée de 50%. Les prochaines étapes sont les obtentions de crédits d'études pour l'élaboration du projet, les procédures d'approbation, les crédits d'ouvrage, puis enfin le début des travaux vers 2032. De ce fait, à partir d'aujourd'hui et jusqu'à la mise en service de la HEP, les capacités en transports publics seront strictement les mêmes. Au vu du délai de réalisation, un accord de principe a été obtenu avec l'UNIL, l'EPFL, la HEP et l'HESAV de travailler sur le décalage des horaires de cours.

Toutefois, le besoin d'augmentation de capacité subsiste. Dans l'état actuel de la planification des développements futurs, les communes de l'Ouest lausannois et celles de la région morgienne ont établi des projets de développement de réseaux de transports publics urbains : quatre lignes supplémentaires desserviront directement le site concerné ainsi que deux autres sites en bordure de la voie. La ligne 7 sera prolongée et s'arrêtera dans le secteur de la Bourdonnette. La ligne 25 sera prolongée à Ecublens et permettra certaines liaisons. À moyen long terme, les horizons de réalisation sont aux environs de 2032, voire au-delà.

La réalisation d'une passerelle reliant le quartier En Dorigny à l'arrêt de métro M1 était prévue dans le cadre du plan d'affectation. Cette passerelle, qui est de compétence communale, n'a aujourd'hui pas encore été réalisée, alors qu'elle aurait dû l'être pour la mise en service des deux plans de quartier. Dans son récent courrier du 14 novembre, la Commune confirme qu'elle souhaite maintenir cette passerelle et estime le démarrage de la construction en 2028 pour une mise en service en 2029. Dès lors, un léger décalage persistera par rapport à la mise en service de la HEP.

Dans le plan d'affectation en 2021, aucun inventaire détaillé des autres aménagements en faveur de la mobilité douce n'était prévu aux environs de la HEP. Par conséquent, quelques aménagements ponctuels ont été menés dans le cadre du projet de requalification de la route cantonale et de la route communale. Ces dernières années,

dans un périmètre proche du plan d'affectation, plusieurs réseaux cyclables ont été réalisés ou sont en cours de réalisation. D'autres aménagements pour les modes actifs sont prévus par les Communes, dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges de 5e génération.

En 2021, l'état de planification du projet de l'agglomération Lausanne-Morges et de Crissier était basé sur des analyses de trafic, qui comprenaient la jonction de Chavannes. Aujourd'hui, une analyse est en cours, avec l'ensemble des communes concernées, l'OFROU et l'État de Vaud, afin de vérifier si les hypothèses de planification de l'époque sont toujours valables et s'il est possible de se passer de cette jonction, à quelles conditions et avec quelles mesures d'accompagnement. Quel que soit le résultat des travaux, la charge de trafic que représente la HEP, comprenant 60 places de parc dans ce secteur, demeure insignifiante et ne change rien à la problématique d'accessibilité globale.

Un député estime que ces informations restent théoriques, bien que la comparaison entre 2021 et 2025 montre quelques améliorations. Il avance que la prévision du début des améliorations du métro M1 à 2032 est irréaliste, du point de vue du temps et des différentes phases de procédure d'approbation des plans. D'après les autorités municipales de l'Ouest lausannois, la problématique du métro M1, concernant le développement des infrastructures des croisements rail-route sur le secteur de la Bourdonnette, du Cerisaie, le Carrefour du Pontet ainsi que celui qui se trouve à côté d'Aligro, ne satisfait pas encore les conditions qui sont utilisées par les Communes. En ce qui concerne les lignes 6 et 7, les croisements rail-route représentent toujours un problème pour la circulation des transports routiers et des transports publics. Évidemment, la différence de 720 à 750 étudiants entre 2021 et 2025 est minime. Toutefois, cela ne permettra pas de régler les problèmes d'accessibilité au campus. Le député insiste sur le fait que le métro M1 doit impérativement évoluer, car, depuis le dépôt de son postulat en 2014, aucun changement, concernant la desserte du campus et du district de l'Ouest lausannois en matière de transport, n'a été noté. Une réflexion subsiste du côté des députés de l'Ouest lausannois de revenir avec un projet d'amélioration du métro M1. En effet, le rapport Weidmann de l'EPFZ recommande clairement l'amélioration de la desserte en transports publics du secteur du district de l'Ouest lausannois.

La conseillère d'État rappelle qu'aujourd'hui il est question de la HEP, et non du métro M1. Il ne faut pas empêcher l'avancement des travaux. D'autres moyens parlementaires existent pour intervenir sur la question liée au métro M1.

Le chef de la division planification (DGMR) indique que de toute évidence des incertitudes subsistent concernant les échéances dans les développements futurs. En effet, il est assez rare que ces prévisions aillent dans le sens de l'anticipation. Cela étant dit, il relève que l'essentiel de son intervention vise à démontrer que la question du plan de mobilité est déterminante et que la HEP sera construite, indépendamment de l'échéance de la réalisation du métro M1. Du côté de la DGMR et du Département, ils concluent qu'il est possible de tenir les échéances présentées ici, pour autant que l'ensemble des acteurs œuvrent de manière coordonnée et que l'évolution du M1 soit proportionnelle. D'ailleurs, un exposé des motifs et projet de décret sur le métro M1 sera prochainement sur la table du Conseil d'État, afin de faire le point à travers une étude préliminaire, en proposant une orientation et en demandant les crédits pour les études y relatives. Dans leur calendrier, il serait possible de présenter l'évolution du métro M1 dans le cadre du projet d'agglomération de 6e génération avec une échéance approximative de réalisation aux environs de 2032, 2033, voire 2034.

Le chef de la division planification (DGMR) relève la mention de l'expertise du rapport Weidmann de l'EPFZ. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a, en effet, demandé une expertise neutre au professeur Weidmann de l'EPFZ pour déterminer les investissements fédéraux, tant dans le domaine du développement du rail que celui des routes nationales et du soutien fédéral au trafic d'agglomérations. C'est à ce titre que le M1 a été considéré. Le rapport met en évidence deux aspects : bien qu'il confirme l'utilité d'augmenter le métro M1, l'enveloppe financière, qui est envisagée aujourd'hui, n'est pas raisonnable et doit être optimisée. Ce souci est partagé par toutes les collectivités publiques : le canton investira dans le métro M1, les communes auront à partager les coûts associés à celui-ci et la Confédération participera à travers une subvention fédérale sur le développement de l'infrastructure.

La DGMR a entendu les attentes des Communes, notamment en matière de franchissement. Dans le secteur de la Bourdonnette, à proximité immédiate de la HEP, le projet du métro M1 comprendra un dénivelé et, par conséquent, aucun conflit rail-route n'aura lieu au carrefour. Toutefois, dans les autres carrefours principaux, et notamment du côté d'Ecublens et du Pontet, le principe serait de garder le métro M1 à niveau, tout en

assurant une bonne perméabilité aux modes doux et aux transports publics. Ces futurs projets d'aménagement doivent éviter une surcharge de trafic, particulièrement vers la commune d'Ecublens, faute de construction de la jonction autoroutière de Chavannes. À ce titre-là, il serait contre-productif de déniveler le M1.

Un député affirme qu'une semaine après la première séance de commission, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié les prévisions de l'évolution du nombre d'élèves, notamment dans le primaire pour 2025 à 2034. Une baisse de 7% des élèves est attendue à moyen terme, accompagnée d'une diminution du corps enseignant de 6%, ce qui correspond à 7500 postes. Cela va avoir des effets collatéraux sur le nombre de personnes formées au sein de la HEP. Le député demande si ce scénario avait déjà été intégré dans le projet qui leur est proposé actuellement.

La directrice des infrastructures des hautes écoles (DGES) relève que cette question a, effectivement, déjà été prise en compte. Le bâtiment de la Bourdonnette est provisoire pour une durée d'environ 10 ans, avant de retourner sur la Campagne des Cèdres. Cette évolution fluctuante sera prise en compte pour le futur projet des Cèdres. En attendant, les surfaces prévues pour le projet de la HEP sont nécessaires.

Un député revient sur la question des transports dont il avait déjà soulevé quelques doutes à la précédente séance. La présentation ne l'a pas forcément rassuré. En effet, il est de l'avis que le présent sujet porte uniquement sur la HEP et qu'elle ne représente pas le point crucial de cette zone. Toutefois, la commune de Chavannes-près-Renens, accueillant bien volontiers à tour de bras des plans de quartiers, des hautes écoles et autres, changeant d'avis sur la jonction autoroutière et n'assurant pas ses engagements par rapport à la passerelle, va être confrontée à une grande saturation. Le quartier horizon comprend déjà 900 logements, 46 commerces et 16'300 m² de bureaux. Le quartier commence gentiment à se remplir et la situation va beaucoup évoluer dans ce périmètre.

En ce qui concerne les transports publics, la plupart des trajets seront faits en bus, ce qui signifie une augmentation de la circulation. L'augmentation du métro M1 sera significative et connaîtra des travaux importants, avec des moments où toute une partie ne pourra pas être desservie. Selon les prévisions sur le site, 6% des personnes se déplaceront en voiture, dont 0% des étudiants. S'agissant d'une haute école, les statistiques sont à vérifier. La statistique, indiquant qu'il y a 12 fois plus de places de parc pour vélo que pour voiture, ne reflète pas la réalité des autres sites. Concernant le délai des travaux, beaucoup seront réalisés au mieux en 2032 jusqu'en 2040, comme le métro M1. En tant que députés, elles et ils n'aimeraient pas valider plusieurs projets de la zone au point qu'elle devienne invivable et qu'il leur soit reproché les problèmes de densification et le manque de transports.

Le chef de la division planification (DGMR) relève qu'il est question ici d'un développement global prévu dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges, qui comprend la HEP, visant à coordonner simultanément tout le développement urbain et des infrastructures. Le principal objectif pour les collectivités publiques réside dans la ligne de conduite globale qui cadre le projet de développement de l'agglomération, le développement des infrastructures et la qualité de vie dans cette agglomération. Au-delà du métro M1 et de ce projet, d'autres mesures vont être mises en place : le développement des transports publics et les infrastructures pour ceux-ci. Dans le cadre du projet de requalification de la route cantonale 76, qui borde le présent plan d'affectation, des voies-bus ont été réalisées et permettront à la ligne 25 de progresser ainsi qu'aux autres.

Le chef de la division planification (DGMR) revient sur la part modale de 0% du transport individuel motorisé pour les étudiants. Cette part est estimée en fonction de la disponibilité des places de parc. La conception du plan d'affectation vise l'accessibilité du site, en se basant prioritairement sur les modes doux et les transports publics. Par exemple, à l'EPFL, presque la moitié des étudiants viennent en mode doux, à vélo ou à pied. Dans ceux qui utilisent les transports individuels motorisés, 80% viennent en transports publics, que ce soit avec le métro M1 ou sur les lignes de bus qui desservent le site. Donc, une part d'à peu près 10% des étudiants de l'EPFL vient en voiture, ce chiffre étant progressivement en diminution. Ce qui est vrai pour l'EPFL est également vrai pour l'UNIL. Par la politique d'octroi relativement restrictif des places de parc, les hautes écoles sont arrivées à avoir une accessibilité basée majoritairement sur les transports publics et la mobilité douce.

Un député confirme les propos du chef de la division planification (DGMR) sur le fait que de plus en plus de gens, surtout sur le campus, utilisent les transports publics, étant donné la volonté de l'EPFL et de l'UNIL de réduire le nombre de places de parc. Cependant, le problème de la capacité à transporter correctement ces personnes en transports publics subsiste. Il est de l'avis de son préopinant, qui s'inquiète de la densification que va subir l'Ouest lausannois si l'adaptation des capacités de transports publics et de mobilité douce ne se

fait pas. De manière générale, les réflexions sur l'aménagement de tout ce secteur n'ont pas été menées jusqu'au bout. Par exemple, l'HESAV et le C4 auraient pu être construits dans la partie sud. De plus, ils se sont demandé pourquoi la passerelle ne serait pas souterraine entre la partie nord et sud du quartier. Par conséquent, les personnes vont devoir traverser la route, limitée à 50 km/h, sur des passages piétons pour aller de l'HESAV au C4, puis rejoindre la passerelle. Pour donner un autre exemple, l'augmentation des fréquences des transports publics n'est pas suffisante, car, si ces bus sont bloqués dans la circulation routière aux heures de pointe, c'est-à-dire principalement entre 16h et 18h le soir, et le matin entre 6h30 et 8h30, le problème persiste pour les habitants de l'Ouest lausannois. Cette réponse est inefficace. Il affirme que la construction de la passerelle est au programme. La Commune dispose de ressources financières limitées, c'est pourquoi le projet demeure en suspens. A titre personnel, le député n'est pas contre le fait que la HEP s'installe à cet endroit-là, car cela fait partie de l'accord conclu avec la commune de Chavannes-près-Renens. Il affirme clairement que la jonction de Chavannes-près-Renens ne changera pas la situation, en termes de surcharge de transports dans l'Ouest lausannois.

5. VOTES SUR LES PROJETS DE DÉCRETS

5.1 PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AU CONSEIL D'ÉTAT UN CRÉDIT D'INVESTISSEMENT DE CHF 62'860'000.- DESTINÉ À LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU BÂTIMENT POUR LA HAUTE ÉCOLE PÉDAGOGIQUE AUX CÔTES DE LA BOURDONNETTE À CHAVANNES-PRÈS-RENNES DU 11 JUIN 2025.

Art. 1 : accepté par 7 voix pour et 4 abstentions

Art. 2 : accepté par 10 voix pour et 1 abstention

Art. 3 : accepté par 10 voix pour et 1 abstention

Vote final : le projet de décret tel que présenté par le Conseil d'État est accepté par 8 pour et 3 absentions.

Vote d'entrée en matière : la Commission recommande par 8 voix pour et 3 absentions au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Lignerolle, le 10 février 2026

Le rapporteur :

O. Petermann