

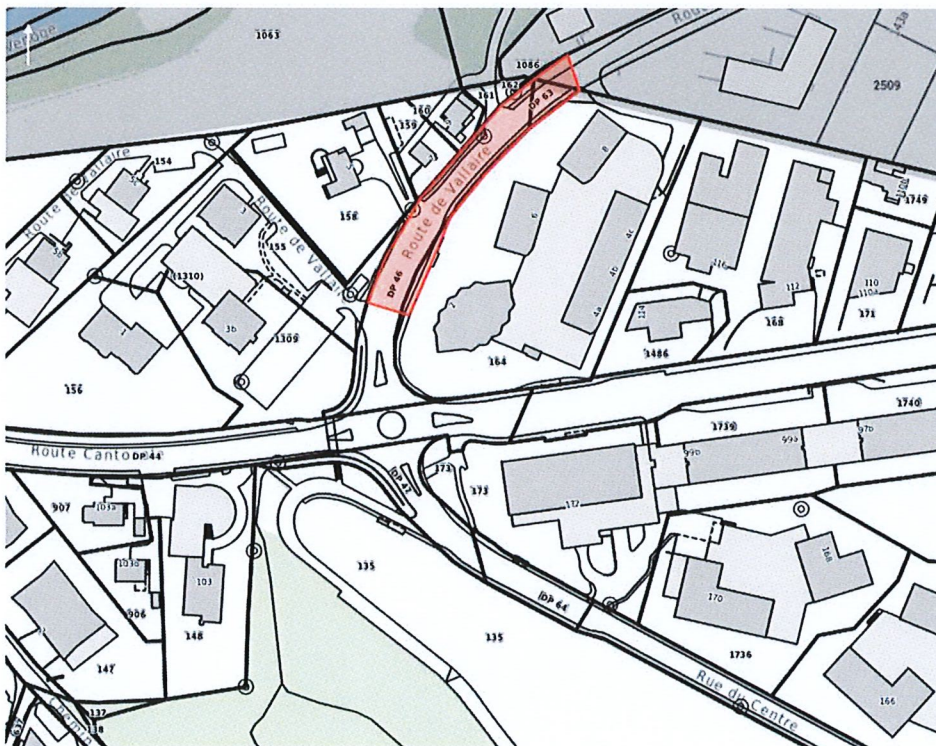
Lausanne, le 22.01.2025

Rapport technique : Dossier d'enquête publique

Axe RC 81-C-S, PR 0 + 050m à 0 + 200m  
Route de Vallaire : Réaménagement du terminus « Venoge, nord » de la ligne TL 33

Maitre d'ouvrage :  
Commune de Saint-Sulpice

Auteur du projet :  
sd ingénierie lausanne sa



 Périmètre projet

PIÈCE DÉPOSÉE À L'ENQUÊTE  
au Greffe Municipal de  
**ST-SULPICE**

du 7 MARS 2025

au 9 MARS 2025

L'ATTESTE

**AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ**

Le Syndic:

La Secrétaire:

E. Dubuis

S. Decré

## Table de matières

1.	Préambule, contexte .....	3
1.1	Préambule .....	3
1.2	Mandat de projet et objectifs .....	3
1.3	Examen préalable .....	4
1.4	Données de base du tronçon routier .....	4
2.	Situation géographique .....	4
3.	Concept d'aménagement .....	5
3.1	Transports exceptionnels .....	5
3.2	Trafics + gestion multimodale .....	6
3.3	Transports publics .....	6
3.4	Mobilité douce .....	6
4.	Assainissement, récolte et gestion des eaux .....	7
4.1	Problématique .....	7
4.2	Concept .....	7
4.3	Bassins versants .....	7
4.4	Ouvrages à réaliser .....	7
5.	Descriptif des travaux par domaine .....	8
5.1	Travaux routiers .....	8
5.2	Aménagements paysagers .....	8
5.3	Eclairage public .....	9
5.4	Alimentation électrique .....	10
5.5	Protection contre le bruit .....	10
5.6	Signalisation .....	10
6.	Planification des travaux .....	11
7.	Impacts .....	11
7.1	Environnement .....	11
7.2	Utilité publique .....	14
7.3	Accès privés .....	14
7.4	Acquisition de terrains – aspects fonciers .....	14

## 1. Préambule, contexte

### 1.1 Préambule

Le présent projet s'inscrit dans l'une des six mesures du PALM 2016, qui forment le paquet de mesures 17.OL.01 – Aménagements routiers pour les transports publics lausannois (TL) : 17.OL.01.04 – Ligne 33 – Saint-Sulpice – Aménagements routiers pour les TL. Il est coordonné à l'échelle intercommunale de l'ouest lausannois par les communes desservies par la ligne 33, soit : Prilly, Renens, Ecublens, Saint-Sulpice.

Concernant la commune de Saint-Sulpice, l'évaluation de l'offre impose le recours au réaménagement du terminus des TL et de la route de Vallaire (emprises, éclairage public, etc.) dans le but d'accueillir de nouveaux bus articulés et d'optimiser leur fréquence. Ces dépenses sont à la charge des communes territoriales qui bénéficieront d'une subvention de l'Office fédéral des routes (OFROU) ainsi que de la Direction générale des routes (DGMR) conformément à la Loi sur les routes (LRou).

### 1.2 Mandat de projet et objectifs

La commune de Saint-Sulpice a mandaté le bureau sd ingénierie lausanne sa pour l'étude de la transformation du terminus TL ligne 33 (arrêts « Venoge, nord »).

Cet aménagement s'inscrit dans le contexte d'une augmentation souhaitée de la cadence et de la stabilité horaire de la ligne, et d'un diagnostic préalable de l'aménagement existant effectué par les TL concluant d'une part à un très mauvais alignement de la remorque des bus par rapport au quai existant de l'arrêt Ouest, et d'autre part à un déficit de sécurité pour les piétons s'engageant sur la traversée piétonne existante en cas de bus arrêté.

Le projet de transformation est développé dans le but d'atteindre les objectifs fonctionnels suivants :

- Mise en conformité des arrêts ouest et est dans le respect des standards OETHand (accessibilité) et TL pour des bus de type articulé.
- Arrêt Ouest<sup>1</sup> avec fonction de dépose des voyageurs, sans infrastructure d'accueil (ni abri, ni DATT), et fonction de battement pour un deuxième bus éventuel en cas d'occupation de l'arrêt Est.
- Arrêt Est<sup>2</sup> avec fonction de prise en charge des voyageurs et fonction de battement (emplacement principal), et maintien du mobilier de quai (abri, DATT) existant.
- Optimisation des aménagements pour la traversée des piétons, incluant l'extension de la réflexion jusqu'à la limite communale d'Ecublens, et tenant compte du trottoir récemment réalisé au Sud de la route de Vallaire le long du bien-fonds n°164 dans le cadre de la densification urbaine opérée via le PPA « Jardins de la Venoge ».

Le projet présenté dans le cadre du présent dossier résulte d'une analyse préalable de variantes issues des réflexions préliminaires menées conjointement entre la commune, le bureau sd, les TL et SDOL.

---

<sup>1</sup> Arrêt Ouest désigné dans la suite du rapport comme « arrêt de dépose »

<sup>2</sup> Arrêt Est désigné ci-après comme « arrêt de montée »

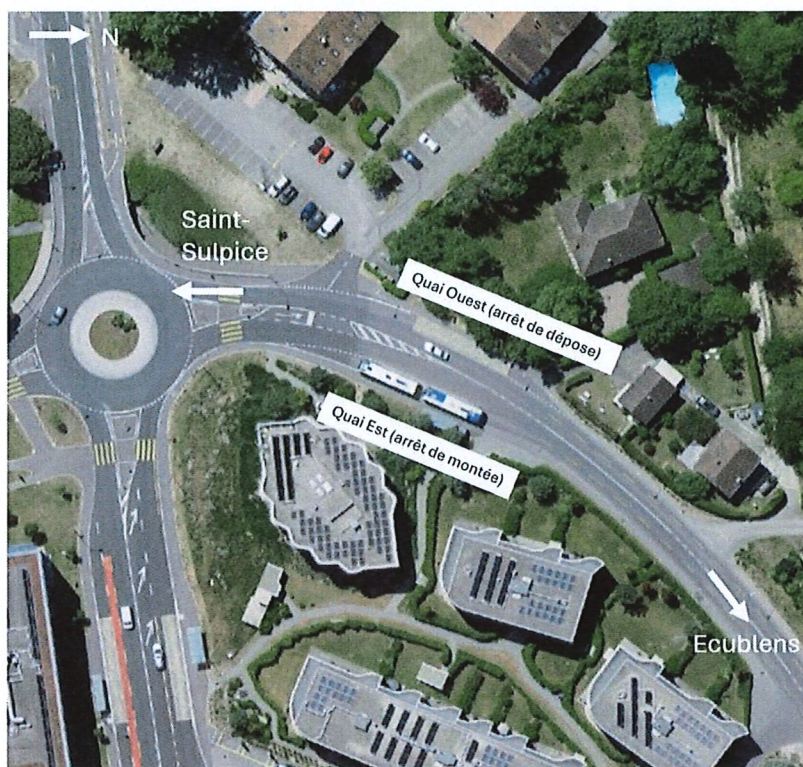


Figure 2 : vue d'ensemble de l'état existant

### 1.3 Examen préalable

Le projet a fait l'objet d'un examen préalable auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud, qui a rendu un préavis positif en date du 12 avril 2021. Les demandes résultant de l'examen préalable ont été intégrées dans le présent dossier d'enquête publique.

### 1.4 Données de base du tronçon routier

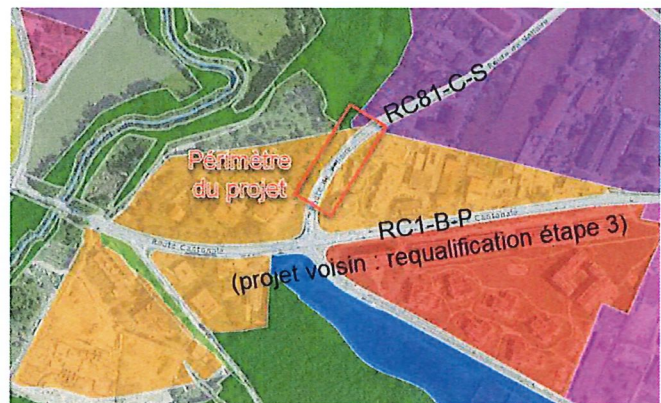
Le projet concerne l'aménagement partiel d'un tronçon de la route cantonale RC 81-C-S, faisant partie du réseau complémentaire et présentant une importance secondaire au sens de la hiérarchie des routes cantonales.

Ce tronçon est caractérisé par un trafic journalier moyen de 3'800 véhicules par jour (valeurs 2015) et un taux d'accroissement annuel de +1.5% par an sur la période 2005-2015 (avec un pic à 4'950 véhicules par jour en 2010). La part de trafic lourd est d'environ 4%, et le trafic deux-roues légers faible (<100 mouvements par jour).

## 2. Situation géographique

Le périmètre du projet s'inscrit essentiellement en zone mixte (type principal zone d'habitation de faible densité), et jouxte une zone industrielle à hauteur de la limite communale Saint-Sulpice – Ecublens au Nord-Est du tronçon, ainsi qu'une aire forestière attenante au bassin versant de la Venoge.

Tous les aménagements routiers sont prévus dans les limites des alignements des constructions fixées de part et d'autre de la route, situées à env. 13 m de part et d'autre de l'axe de route (voir plan des emprises).



En orange : zone mixte ; En violet, zone industrielle ; En vert foncé : aire forestière

Figure 3 : situation (zones d'affectation selon geo.vd.ch)

Un itinéraire régional « Suisse-Mobile - à pied » est recensé. Il constitue notamment l'accès aux rives de la Venoge aussi bien vers le Nord que vers le Sud depuis le carrefour de Vallaire, et emprunte dans le périmètre concerné par le présent projet le trottoir Ouest.

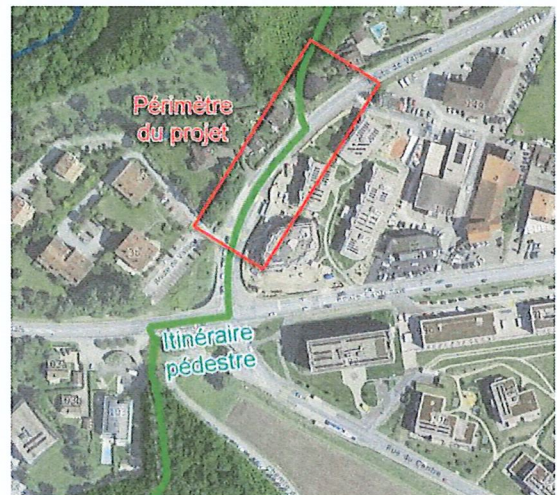


Figure 4 : itinéraires de mobilité douce recensés (base geo.vd.ch)

D'autres indications sur le contexte et l'impact environnemental du site sont détaillées dans le chapitre 7.1.

### 3. Concept d'aménagement

#### 3.1 Transports exceptionnels

L'axe RC 81-C-S constitue un itinéraire d'approvisionnement de type III.

En conséquence, les îlots et signalisations prévus sur chaussée seront de type démontable. Nous proposons des îlots préfabriqués à visser dans le revêtement (système de douilles) intégrant une signalisation verticale démontable.

## 3.2 Trafics + gestion multimodale

Le concept d'aménagement ne modifie pas significativement le principe de guidage du trafic motorisé, hormis la configuration de l'arrêt de dépose (direction Saint-Sulpice) qui est modifiée de façon à permettre un dépassement d'un bus arrêté (potentiellement de manière prolongée) par la circulation générale.

## 3.3 Transports publics

Outre la mise en accessibilité des arrêts de bus, l'objectif principal du concept d'aménagement est de permettre d'accueillir simultanément deux bus de la ligne 33 (un sur l'arrêt de dépose, un sur l'arrêt de montée des voyageurs) en cas de remise à l'horaire, ceci en lien avec le renforcement prévu des cadences de la ligne et l'aménagement du carrefour giratoire à Vallaire qui réduit le temps de parcours en « haut-le-pied » entre l'arrêt de dépose et l'arrêt de montée.

## 3.4 Mobilité douce

Le concept d'aménagement intègre une optimisation des points de traversée pour piétons sur la route de Vallaire. Une aide à la traversée est prévue environ 50 m en amont des arrêts de bus (en direction de la limite communale entre St-Sulpice et Ecublens). L'intérêt de cette aide à la traversée est double :

- Elle permet d'assurer la continuité du cheminement piétonnier entre la fin du trottoir Sud longeant la route de Vallaire récemment réalisé le long de la parcelle 164 dans le cadre d'un important programme immobilier, et le trottoir Nord.
- Elle permet une liaison optimale du nouveau quartier Vallaire-Venoge avec l'itinéraire pédestre régional existant (notamment accès vers le Nord aux rives de la Venoge).

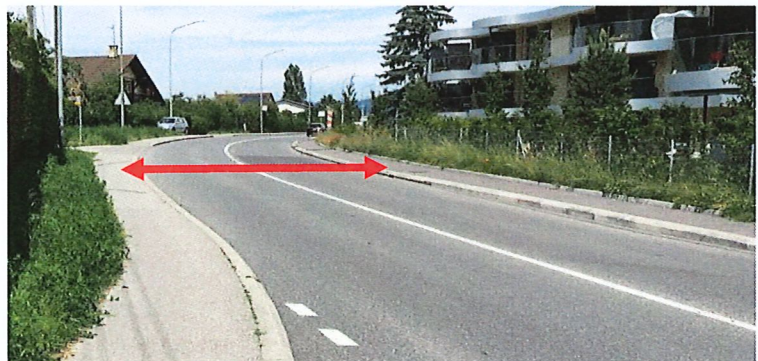


Figure 5 : localisation de la future aide à la traversée.

L'aménagement prévu permet ainsi une traversée des piétons de manière non prioritaire, mais vérifiant tous les critères de sécurité requis\* (y compris l'éclairage), de sorte que si la fréquentation du passage le justifie, l'aménagement pourrait être très facilement converti en passage prioritaire pour piétons ultérieurement.

### \* Remarque importante :

Le choix de l'emplacement de l'aide à la traversée a fait l'objet d'une coordination préalable avec le voyer d'arrondissement lors d'une séance de travail le 9.09.2020. La contrainte principale réside dans la problématique

des aménagements paysagers (clôture + haies) récemment réalisés en bordure du fonds n°164, qui limitent la possibilité de création de bermes de visibilité.

Plusieurs paramètres ont été dûment pris en compte pour le choix de la vitesse déterminante pour la vérification de visibilité : la situation en milieu urbanisé des deux côtés de la route, la sinuosité du tracé en sortie de giratoire (la trajectoire des véhicules circulant du Sud au Nord décrit un rayon de 90m du giratoire jusqu'à l'aide à la traversée), et l'effet de porte créé par l'îlot de l'aide à la traversée. A noter que la vitesse est signalée à 60 km/h sur cet axe, et que le projet ne prévoit pas de modifier la vitesse légale.

Ainsi, la vitesse d'approche considérée pour la visibilité sur le trafic circulant du Nord au Sud est de 60 km/h. La distance de visibilité de 75m selon VSS 40241 est vérifiée. En revanche, la vitesse d'approche considérée pour la visibilité sur le trafic circulant dans le sens Sud-Nord depuis la sortie du giratoire de Vallaire est de 50 km/h (respectivement de 40 km/h en cas de bus stationné sur l'arrêt de montée du terminus TL). Les distances de visibilité correspondantes de 55m, respectivement 40m, VSS 40241, sont vérifiées.

## 4. Assainissement, récolte et gestion des eaux

### 4.1 Problématique

Le projet ne modifie que marginalement les points de récolte des eaux de chaussée en surface, et n'augmente pas significativement la surface imperméabilisée.

### 4.2 Concept

Le concept ne prévoit pas de modification du principe de récolte et de gestion des eaux de chaussée, s'agissant de transformations routières ponctuelles, sans requalification d'ensemble du tronçon routier.

### 4.3 Bassins versants

Toutes les eaux de surface font partie du même bassin versant et sont récoltées dans le collecteur principal d'eaux claires situé sous la route de Vallaire, puis dirigé dans le réseau communal au Nord du giratoire de Vallaire.

### 4.4 Ouvrages à réaliser

Les ouvrages à réaliser sont les suivants :

- La création de nouveaux points de récolte (bordures-gueulards ou avaloirs à grille suivant la hauteur de bordure disponible) en remplacement des points de récolte existants affectés par la modification du tracé des bordures. Les nouvelles grilles de récolte seront munies de dépotoir à coude plongeur destiné à retenir les particules fines et à piéger les résidus huileux. Ces dépotoirs seront régulièrement entretenus pour assurer leur bon fonctionnement.
- Un simple réglage de niveau ou, le cas échéant, un remplacement des couvercles des cheminées d'inspection et grilles d'évacuation sur les surfaces routière impactées par le projet.

La classe de résistance D400 sera assurée pour les incorporés (couvercles, grilles) situés sur des surfaces carrossables (y compris franchissements de trottoirs par des accès riverains), respectivement la classe C250 pour les incorporés situés sur des trottoirs non carrossables.

Les spécifications techniques de détail des éléments de construction propres à la récolte des eaux seront fixées d'entente avec le voyer d'arrondissement. L'application des détails-type de construction DGMR VRT seront privilégiées dans la mesure du possible.

## 5. Descriptif des travaux par domaine

### 5.1 Travaux routiers

Les travaux routiers sont prévus comme suit :

- Correction de la géométrie du bord de chaussée Nord, avec ripage du trottoir adjacent en conséquence. Cette correction vise à permettre une approche améliorée par le bus au niveau du quai de dépose, qui est par ailleurs décalé de 6 m en direction du carrefour de Vallaire. Les bordures prévues sont de type Etat de Vaud (+15 cm).
- Reprise partielle de la superstructure routière, avec comme principe directeur la mise en œuvre des couches d'enrobé bitumineux sur une largeur d'au moins 1.20 m le long de la nouvelle bordure, la reprise des couches intermédiaires en « escalier », et la reprise de la couche de roulement étendue sur la surface circulée par les bus approchant l'arrêt de dépose.
- Mise en œuvre de bordures spéciales pour constitution de quais bus conformes LHand, avec :
  - o Rehaussement partiel à 22 cm sur les 10 premiers mètres pour l'arrêt de montée (direction Ecublens) permettant en particulier un accès par la porte médiane au même niveau (sans la rampe du véhicule), 16 cm sinon. La largeur du quai est inchangée.
  - o Rehaussement à 16 cm sur l'arrêt de dépose en raison des courbes de balayage des bus et des contraintes liées à l'aménagement d'un arrêt permettant au bus de stationner de manière prolongée sans bloquer le trafic ni occasionner des problèmes de sécurité. Ce rehaussement réduit s'accompagne par la création d'une surlargeur de trottoir au niveau du quai de dépose (2 m, respectivement 2.9 m selon VSS 40075 dans la zone de la porte médiane du bus), de manière à permettre un accès adapté aux fauteuils roulants par rampe.
- Reconstruction complète de la dalle béton de l'arrêt de dépose incluant son déplacement longitudinal de 6 m en direction du carrefour de Vallaire et son ajustement par rapport à la nouvelle bordure. Le mode de construction prévu pour cette dalle est similaire aux arrêts sur la RC1.

### 5.2 Aménagements paysagers

La modification du bord de chaussée au Nord pour l'approche du quai nord et pour l'implantation de l'aide à la traversée nécessite par ailleurs de reculer d'environ 1 mètre la haie en bordure Sud des bien-fonds n°159 et 160.

Il est prévu :

- La mise en place d'une clôture treillis mailles 5x5 cm, d'une hauteur de 1.70 m, avec socles ponctuels et bordurettes ciment, avec un passage pour la petite faune de 10 cm entre le bas de la clôture et la haut de la bordurette ;
- Végétalisation d'essences indigènes le long de la clôture ;
- Le rétablissement du portail d'accès piéton.



Profil caractéristique PC3  
1:50

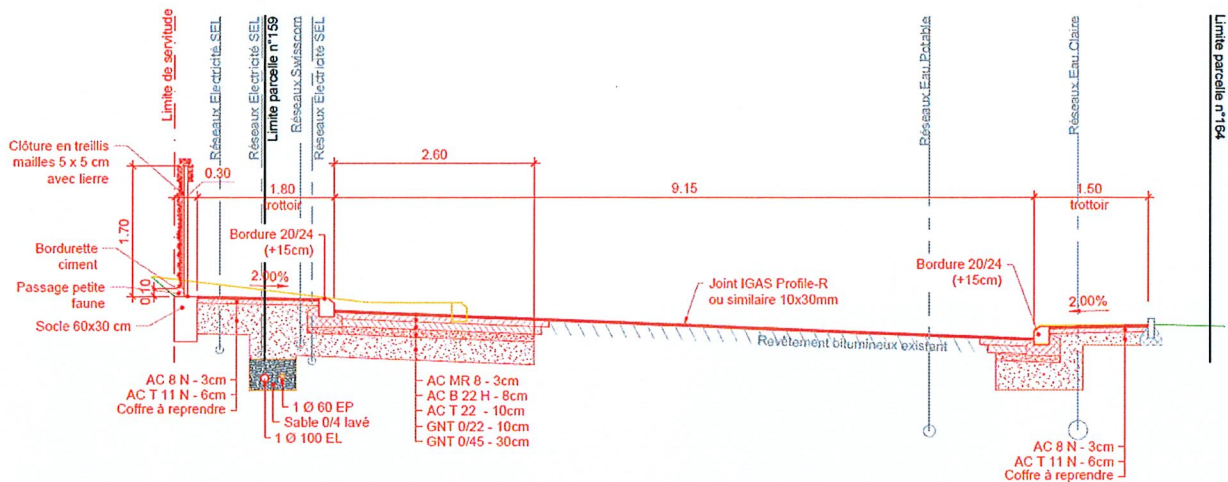


Figure 6 – Profil en travers au droit du bien-fond n°159

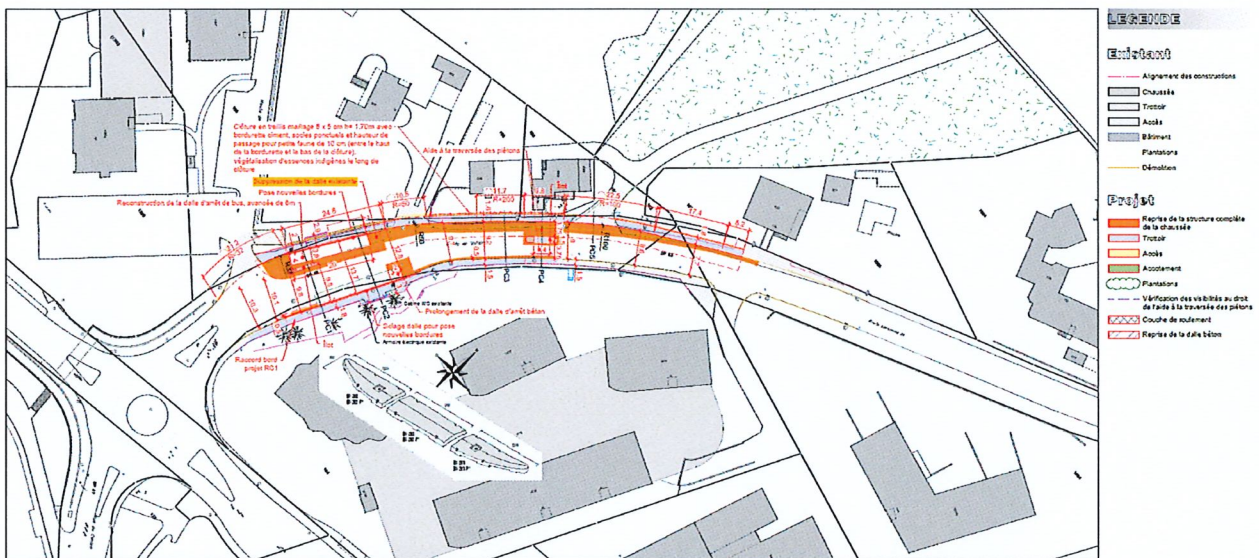


Figure 7 – Extrait du plan de situation avec figuration du projet de rétablissement de la clôture

### 5.3 Eclairage public

Le tronçon de route est actuellement éclairé par des candélabres situés en arrière du trottoir Nord existant. L'éclairage doit toutefois être adapté en conséquence des modifications de tracé et des aménagements prévus pour la mobilité douce (suppression d'un passage pour piéton + aménagement d'une nouvelle aide à la traversée).

Les Services industriels de Lausanne (SIL-E) ont été mandatés par la commune de Saint-Sulpice pour établir le projet d'adaptation de l'éclairage public incluant la détermination des besoins en infrastructures pour l'alimentation électrique.

Les besoins des Transports publics lausannois (TL) ont été pris en compte, notamment concernant l'éclairage d'abri. En l'occurrence, il n'y a pas de nécessité de nouveaux chemins de câbles, puisqu'il y a statu quo aussi bien sur le niveau d'équipement existant au niveau de l'arrêt de prise en charge (DATT + abri éclairé + WC

conducteurs), que sur l'absence d'équipement au niveau de l'arrêt de dépose qui n'aura pas vocation à accueillir de voyageurs montants. La mise en place ultérieure éventuelle d'une borne d'information voyageurs au niveau de l'arrêt de prise en charge pourra directement être gérée depuis l'armoire TL existante.

En résumé, les interventions pour l'éclairage public consistent en :

- la suppression de 3 points lumineux existants côté Nord et 1 point lumineux côté Sud, incluant la suppression des chemins de câbles correspondant qui ne pourront a priori pas être conservés vu leur caractéristiques ;
- la création de 4 points lumineux côté Nord et 1 point lumineux côté Sud ;
- l'aménagement d'une batterie de 1 à 2 tubes de protection à câbles, diamètre intérieur 60 mm, pour l'alimentation des nouveaux candélabres

*Remarque : sous le trottoir Nord, un tube de protection à câbles diamètre intérieur 100 mm est prévu en parallèle de l'éclairage public pour permettre ultérieurement la reprise d'une alimentation aérienne à basse tension qui passe actuellement au-dessus de biens-fonds privés adjacents.*

A noter qu'un dossier d'étude lumino-technique relatif à l'aide à la traversée et aux trottoirs continus sera établi à l'intention de la DGMR avant la réalisation des travaux.

## 5.4 Alimentation électrique

La correction du bord de chaussée côté Nord de la route cantonale implique la nécessité de déplacer un mât de support en bois du réseau électrique aérien des SIL-E, qui alimente actuellement le bâtiment sis au n°9 de la route de Vallaire.

A noter également qu'un poteau en bois se trouvant sur le bien-fonds du n°5 de la route de Vallaire, qui alimentait anciennement par voie aérienne les bâtiments n°5 et 7, sera enlevé à l'occasion du chantier, dans la mesure où lesdits bâtiments sont d'ores et déjà alimentés par voie souterraine à ce jour.

## 5.5 Protection contre le bruit

Le projet ne prévoit pas de mesures de protection spécifique contre le bruit.

La couche de roulement prévue sur la demi-chaussée direction Saint-Sulpice est de type macrorugueux, AC MR 8 VD PmB 45/80-65 (CH-E), en cohérence avec les sollicitations accrues dans la zone d'approche de l'arrêt de bus de dépose « Venoge, nord » et en continuité avec le revêtement posé à l'approche du giratoire de Vallaire, de sorte que la performance acoustique ne sera pas dépréciée sur le moyen terme par rapport au revêtement actuellement en place.

Au niveau des arrêts de bus, les dalles béton existantes sont soit maintenue, soit reconstruite à proximité immédiate de l'emplacement actuel.

## 5.6 Signalisation

Le régime de vitesse actuellement signalé sera conservé (60 km/h sur route de Vallaire).

L'emplacement des signaux sera localement adapté selon nécessités pour tenir compte des nouveaux aménagements réalisés.

Les principales modifications amenées par le projet concernent :

- la création d'îlots :
  - o îlot directionnel permettant de guider le trafic et d'assurer ainsi une bonne visibilité pour le trafic de desserte débouchant des biens-fonds n°155 et 1309 au droit l'arrêt de bus de dépose ;
  - o îlots délimitant le refuge prévu au niveau de la nouvelle aide à la traversée à hauteur du bien-fonds n°160.

## 6. Planification des travaux

La planification des travaux est envisagée dans le courant de l'année 2025.

## 7. Impacts

### 7.1 Environnement

La liste de contrôle environnementale (modèle de la Confédération) a été renseignée pour le présent projet.

Thème	N°	Question	Rép.	Commentaires
Nature et paysage	1.1	Le projet affecte-t-il des zones de protection du paysage ?	Non	-
	1.2	Des biotopes inventoriés sont-ils affectés ?	Non	-
	1.3	Le projet affecte-t-il des espèces protégées (flore ou faune) et / ou des biotopes à protéger qui ne sont pas inventoriés ?	Non	-
	1.4	La végétation des rives est-elle détruite ?	Non	-
	1.5	Des corridors faunistiques ou des réseaux de passage de la faune sont-ils coupés ou leur fonction est-elle perturbée ?	Non	-
Forêts	2.1	Faut-il défricher la forêt ?	Non	-
	2.2	Quelles conditions doit remplir une autorisation de défricher ?	-	-
	2.3	A quelles conditions une autorisation de défricher est-elle soumise ?	-	-
	2.4	Des exploitations préjudiciables sont-elles nécessaires ?	Non	-
Eaux souterraines	3.1	Des secteurs Au de protection des eaux sont-ils affectés par le projet ?	Oui	L'intégralité du projet se situe en secteur Au
	3.2	Des zones de protection des eaux souterraines S3 sont-elles affectées ?	Non	-
	3.3	Des zones de protection des eaux souterraines S2 ou des périmètres de protection des eaux souterraines sont-ils affectés ?	Non	-

	3.4	Des zones de protection des eaux souterraines S1 sont-elles affectées ?	Non	-
Drainage	4.1	Quel est le système de drainage prévu (système d'évacuation des eaux) ? <i>Le système d'évacuation prévu affecte-t-il l'environnement ?</i>	-	Système d'évacuation inchangé par le projet, à savoir récolte des eaux de surface, collecte dans le réseau EC et déversement vers les eaux superficielles (Venoge). La classe de pollution des eaux de la voie de communication est à la limite entre « faible » et « moyenne » selon directive VSA 2019 compte tenu du TJM et de la part de trafic lourd. En conséquence, il n'y a pas de nécessité de traitement, ni de mesures de rétention supplémentaires dans le cadre du présent projet (augmentation de la surface imperméabilisée, négligeable à l'échelle du bassin versant).
Eaux superficielles	5.1	Y a-t-il une atteinte à une eau superficielle ?	Oui	Voir point 4.1 précédent.
Accidents majeurs	6.1	Une route nationale est-elle modifiée de façon sensible ?	Non	-
Sites pollués	7.1	Le projet affecte-t-il des sites pollués par des déchets ?	Non	-
	7.2	Est-il nécessaire d'analyser le site pollué (faut-il craindre des effets nocifs ou incommodes) ?	-	-
	7.3	Le site pollué doit-il être assaini ou devra-t-il l'être en raison du projet ?	-	-
	7.4	Le projet complique-t-il un assainissement ultérieur du site ?	-	-
Déchets / matériaux	8.1	Des déchets seront-ils produits dans le cadre du projet ?	Oui	-
	8.2	Comment l'élimination correcte sera-t-elle assurée ?	--	Elimination et valorisation des déchets produits conformément à l'OTD et aux directives cantonales.
	8.3	Des matériaux d'excavation ou des déblais sont-ils produits ?	Oui	Matériaux de déblais + anciennes couches de fondation de route
	8.4	Des matériaux goudronneux de démolition seront-ils produits ?	Non	Un carottage effectué en 2019 sur la route de Vallaire au voisinage du carrefour éponyme a permis de confirmer l'absence de HAP. Des tests au PAK-Marker seront néanmoins effectués dans le cadre des travaux de démolition.
Sol	9.1	Le projet affecte-t-il des sols (phases de construction et d'exploitation) ?	Non	Les emprises du projet se situent sur le domaine public (DP) existant et sur des parcelles privées toutes situées en zones à bâtir. Le sol est affecté par le plan général d'affectation de St-Sulpice légalisé le 18 août 2011 en zone mixte et en zone mixte arborée. Le projet jouxte le périmètre 3 du PAC Venoge « Les vallées de la Venoge et du Veyron ». La procédure foncière engagée consiste à modifier une servitude de passage public et à établir des servitudes sur des parcelles privées concernant le cadastre de la Commune de St-Sulpice.
	9.2	Comment le sol affecté par le projet sera-t-il utilisé ?	-	
	9.3	Des surfaces d'assolements seront-elles touchées ?	-	
	9.4	Quel type de sol sera déplacé et en quelle quantité ?	-	
	9.5	Comment les matériaux terreux excavés seront-ils manipulés ?	-	

	9.6	Comment les sols seront-ils protégés contre la compaction ?	-	
Air	10.1	Des polluants atmosphériques seront-ils émis pendant la phase de construction ?	Oui	Les mesures appropriées selon la directive Air Chantiers (2016) s'appliquera aux présents travaux.
Bruit	11.1	L'installation est-elle entièrement nouvelle ?	Non	
	11.2	Une installation nouvelle est-elle modifiée ?	Non	
	11.3	Une installation existante est-elle agrandie de manière excessive ?	Non	La surface globale affectée au trafic motorisé ne sera pas significativement modifiée.
	11.4	L'installation existante est-elle modifiée notablement ?	Non	Les régimes de vitesse et de priorité resteront identiques et n'occasionneront pas de nouvelles nuisances sonores.
	11.5	Une installation existante subit-elle une modification peu importante ?	Oui	-
	11.6	Les locaux à usage sensible au bruit sont-ils situés à moins de 600m du chantier occasionné par le projet ?	Oui	Les mesures appropriées selon la directive Bruit Chantiers (2016) s'appliquera aux présents travaux. Les travaux s'effectueront de jour.
	11.7	Des travaux de construction bruyants sont-ils prévus ?	Non	-
Vibrations	12.1	Des vibrations se produisent-elles ?	Non	-
Voies de communication	13.1	Le projet interrompt-il des chemins de randonnées, des pistes cyclables ou des jonctions entre chemin pour piétons, ou porte-t-il atteinte à leur attrait et à leur sécurité ?	Oui	Le projet rationalise et complète les itinéraires de mobilité douce préexistants. En phase de réalisation, le réaménagement du trottoir Nord est susceptible d'interrompre des liaisons pédestres. Des mesures devront être prises pour proposer des itinéraires alternatifs sécurisés pendant les travaux. Pour permettre la poursuite de l'exploitation de la ligne TL n°33, l'aménagement des 2 quais devra être réalisé de manière non simultanée.
	13.2	Le projet porte-t-il atteinte à des objets d'importance nationale inscrits dans l'inventaire fédéral des voies de communication historiques ?	Non	Le projet concerne un tronçon inscrit comme IVS d'importance locale (tracé historique Echandens – Saint-Sulpice), sans y porter toutefois atteinte.
Patrimoine	14.1	Le projet affecte-t-il des sites construits figurant dans l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) ?	Non	-
	14.2	Des monuments inventoriés ou leurs environs sont-ils affectés ?	Non	-
	14.3	Des sites archéologiques attestés ou supposés, ou des ruines sont-ils affectés ?	Non	-
	14.4	Des objets placés sous la protection de la Confédération sont-ils affectés ?	Non	-
	14.5	Le projet affecte-t-il des zones, cantonales ou communales, de protection spéciale de sites construits ?	Non	-
Dangers naturels	15.1	Le projet est-il situé dans une zone dangereuse ?	Non	Le projet se situe en zone à bâtir sans danger reconnu selon la carte synthétique des dangers naturels.

15.2	Le projet est-il situé dans une zone de danger sismique selon la norme SIA 261 ?	Non	La localisation du projet est en zone Z1.
15.3	Des espaces de cours d'eau sont-ils affectés ?	Non	Le projet ne portera pas atteinte au cours d'eau.
15.4	Le projet restreint-il le régime de cours d'eaux ?	Non	-

## 7.2 Utilité publique

Le projet répond à un besoin de mise en conformité par rapport à la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées.

Il permet d'autre part de mettre en place les conditions-cadre nécessaires à l'augmentation de capacité de la ligne de bus tl n°33, et contribue ainsi au transfert modal.

Enfin, il permet de compléter les aménagements à l'usage des piétons dans ce secteur, et contribue ainsi à la promotion de la mobilité douce.

## 7.3 Accès privés

Les accès privés seront maintenus et raccordés dans le cadre des aménagements prévus.

En phase de réalisation, des mesures seront prises pour garantir au maximum l'accessibilité aux biens-fonds et limiter les restrictions pour les véhicules motorisés à des intervalles

## 7.4 Acquisition de terrains – aspects fonciers

Tous les aspects fonciers concernent le cadastre de la commune de Saint-Sulpice.

Les emprises définitives sont limitées, et concernent les fonds n°158, 159, 160 et 161.

Une servitude existante de passage public à pied au niveau du quai bus de dépose (bien-fonds n°155) sera modifiée par le projet pour tenir compte de l'extension du quai.

Description de la propriété			Emprises nécessaires		Servitudes créées ou modifiées	
Bien-fonds N°	Propriétaire foncier selon données publiques geo.vd.ch	Surface totale (m2)	Emprise définitive (m2)	Emprise provisoire (m2)	Description	Surface (m2)
155	Propriétaire privé	2831	0	74.8	Passage à pied et toutes canalisations	46.5
158	Propriétaire privé	2533	0	7.5	Passage à pied et toutes canalisations	3.2
159	Propriétaire privé	535	0	34.7	Passage à pied et toutes canalisations	23
160	Propriétaire privé	363	0	12.8	Passage à pied et toutes canalisations	7.5
161	Commune de St-Sulpice	158	0	21.8	Passage à pied et toutes canalisations	3

Rapport établi par : D. Joan / M. Landon

Contrôlé par : P. Bays