

Commune de St-Sulpice

ACTUALISATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU  
DÉPLACEMENT DU PORT DU LAVIAU À  
L'EMBOUCHURE DE LA VENOGÉ

# RAPPORT



ACTUALISATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU DÉPLACEMENT DU PORT DU LAVIAU À  
L'EMBOUCHURE DE LA VENOGÉ

# RAPPORT

---

VERSION	-	a	b
DOCUMENT	100051.02 RN002 Rapport/Chak		
DATE	2 novembre 2022		
ELABORATION	Marion Cherrak		
VISA	Vincent Dehail		
COLLABORATION	Khalid Essyad Robin Chabloz		
DISTRIBUTION	Commune de St-Sulpice		

# ACTUALISATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU DÉPLACEMENT DU PORT DU LAVIAU À L'EMBOUCHURE DE LA VENOGNE

<b>TABLE DES MATIÈRES</b>		Page
<b>1.</b>	<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Bases</b>	<b>1</b>
2.1	Documents de base et services consultés	1
2.2	Éléments d'application des Plans Directeurs	2
2.3	Historique des études du projet	2
<b>3.</b>	<b>Réactualisation de l'analyse de variantes</b>	<b>3</b>
3.1	Rappel des objectifs du mandat	3
3.2	Besoin du nouveau port	3
3.3	Analyse multicritère	3
3.4	Variante étudiées	5
3.5	V1-Extension Port Tissot	6
3.6	V2- Extension Port des Pierrettes	8
3.7	V3-Port à sec	10
3.8	V4-Port de l'UNIL	12
3.9	V5-Extension du Port du Petit Bois	14
3.10	V6-Extension du Port du Bief	16
3.10.1	Sous-variante V6-OUEST	18
3.10.2	Sous-variante V6-EST	19
3.11	V7-Port Débarcadère CGN	20
<b>4.</b>	<b>Résultats de l'analyse multicritère</b>	<b>22</b>
<b>5.</b>	<b>Conclusion et recommandations</b>	<b>24</b>
<b>6.</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>25</b>
6.1	Échange Direction de l'archéologie et du patrimoine - DAP / Archéologie	25
6.1.1	Courrier Mme Canetti, Direction de l'archéologie et du patrimoine du 02.08.22	25
6.1.2	Courrier de Mme Canetti, Direction de l'archéologie et du patrimoine du 26.09.22	26
6.2	Géométrie des ports existants autour du Léman	27
7.1	Projets récents	31
7.2	Évaluation des variantes	33
7.2.1	Éléments d'évaluation des variantes	34
7.2.2	V1-Extension Port Tissot	35
7.2.3	V2-Extension Port des Pierrettes	36
7.2.4	V3-Port à sec	37
7.2.5	V4-Port de l'UNIL	38

## **ACTUALISATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU DÉPLACEMENT DU PORT DU LAVIAU À L'EMBOUCHURE DE LA VENOGÉ**

7.2.6	V5-Extension du Port du Petit Bois	39
7.2.7	V6-OUEST Extension du Port du Bief	40
7.2.8	V6-EST Extension du Port du Bief	41
7.2.9	V7-Port débarcadère CGN	42

## **1. Introduction**

Le Canton de Vaud, par l'intermédiaire de la Direction Générale de l'Environnement – Division Eau (DGE-EAU), souhaite revitaliser l'embouchure de la Venogé (frontière entre les communes de St-Sulpice et Préverenges). Pour réaliser ces travaux, il est nécessaire de trouver un nouveau site d'amarrage pour les bateaux actuellement accostés sur les berges de la Venogé.

Une étude de faisabilité de déplacement de ce port a été réalisée par BG en 2013-2014 [1]. L'actualisation de ce rapport, vieux de presque 10 ans, est rendue nécessaire à cause de l'évolution du contexte normatif, administratif, technique, des projets connexes et des attentes et objectifs du projet.

Le présent rapport constitue la mise à jour de l'étude de faisabilité [1] avec la prise en compte de ces éventuelles évolutions.

## **2. Bases**

### **2.1 Documents de base et services consultés**

La liste de documents de base et services consultés dans le cadre de cette étude sont listés ci-dessous. Les emails d'échanges avec le service de l'archéologie cantonale sont également disponibles en annexe.

#### **Documents liés à la présente étude :**

- [1] Étude de variantes de relocalisation du port pour le compte de la DGE (réf 7697.02-RN003a), BG, 2013-2014
- [2] Projet de mise en valeur du secteur Le Laviau, Plarel, mai 2015
- [3] AVP du principe d'affectation, Plarel, 2015
- [4] Plan du principe d'affectation, Plarel, 2015
- [5] Accord préliminaire, SDT, 17.10.16
- [6] Expertise archéologique stations palafittiques, P.Corboud, 2017
- [7] Préavis positif, Service Archéologie, 06.12.17
- [8] Avis préliminaire SDT pour l'abrogation partielle du plan d'extension cantonal n°2, SDT, 13.05.19
- [9] Étude de rentabilité, BG, 2019

#### **Plans directeurs, règlements, plans :**

- [10] Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman, 2000
- [11] Fiche E25 Plan Directeur cantonal – Rives des lacs, 2022
- [12] Plan de protection Venogé (PAC), 1997
- [13] Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), 2016

#### **Autres documents consultés:**

- [14] Étude de la végétation macrophytique du lac Léman, Aquabio, 2019

#### **Afin de documenter cette étude, les offices et personnes suivantes ont été contactées :**

- Service de l'archéologie - Mme Canetti
- DGE-Eau – Mr G.Gilliand, Chef de Section Utilisation du domaine public des eaux
- DGE-Eau - Mr R.Duarte, Chef de Projet Renaturation Venogé
- DGE-Eau - Mr Y.Sutter, Chef de Projet Revitalisation des rives

## **2.2 Éléments d'application des Plans Directeurs**

Un rappel des éléments applicables au projet est présenté ci-dessous :

### **Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman, 2000**

- Aménagement de nouveaux ports à prévoir dans des zones déjà urbanisées pour épargner les milieux naturels
- Aménagement d'un nouveau port doit avoir une portée intercommunale
- Comblements à limiter
- Retirer les amarrages en pleines eaux
- Ports >100 places d'amarrage soumis à étude d'impact

### **Fiche E25 Plan Directeur cantonal – Rives des lacs, 2022 (=coordination entre Plan Directeur cantonal et Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman)**

- Tout projet de planification ou de construction prévu dans un secteur régi par un plan directeur des rives de lac doit être conforme à ses orientations et mesures.
- Les communes :
  - Collaborent avec les services cantonaux dans l'élaboration des plans directeurs des rives des lacs ;
  - Prennent en compte les plans directeurs des rives des lacs dans les planifications communales et dans l'examen de conformité des permis de construire ;
  - Disposent d'une délégation de compétence du Canton sur l'opportunité de réaliser les tronçons manquants de sentier riverain.

## **2.3 Historique des études du projet**

Un bref rappel des études réalisées est présenté ci-dessous :

- 2013-2014 : Étude de variantes de relocalisation du port pour le compte de la DGE (BG)

### **Variante extension Port Tissot :**

- 17.10.16 Accord préliminaire SDT sur la base de :
  - Étude de mise en valeur mai 2015
  - AVP du principe d'affectation 2015

& consultation DGE-Eau, DGE-Biodiv, Section Archéologie

- 2017 Expertise archéologique – stations palafittiques (P.Corboud)
- 06.12.17 Préavis positif Service Archéologie
  
- 13.05.19 Avis préliminaire SDT pour l'abrogation partielle du plan d'extension cantonal n°2
  - Expertise archéologique (P.Corboud) 2017
  - Étude de rentabilité (BG) 2019
  - Plan du principe d'affectation (Plarel) 2015
  - Étude de mise en valeur (Plarel) 2015

### **3. Réactualisation de l'analyse de variantes**

#### **3.1 Rappel des objectifs du mandat**

Les objectifs de l'étude de 2014 sont rappelés ci-dessous :

1. Étude de faisabilité pour un nouveau port de comportant les infrastructures classiques et le tirant d'eau nécessaire (2-3m)
2. Envisager diverses solutions et identifier les éventuels "no-go"
3. Évaluer les impacts du transport solide sur la solution retenue

Dans le cadre de la réactualisation de l'étude, les objectifs 1 et 2 sont retenus. Les impacts du transport solide ne sont pas réétudiés à ce stade.

#### **3.2 Besoin du nouveau port**

Le tableau ci-dessous présente les besoins du nouveau port :

- 250 places de port pour voiliers et vedettes y compris places visiteurs (16000m<sup>2</sup>)
- Buvette et capitainerie (200 m<sup>2</sup>)
- Place de carénage et de grutage (1000 m<sup>2</sup>)
- Stockages à sec (1000 m<sup>2</sup>)
- Parkings

#### **3.3 Analyse multicritère**

Une analyse multicritère permet de comparer les variantes sur base de critères précis. Il est important de considérer les notes de chaque critère comme relatives les unes par rapport aux autres, et non comme absolue.

Les notes suivantes sont utilisées :

- Favorable : la variante présente un avantage par rapport aux autres
- Neutre : la variante ne se différencie pas des autres selon le critère considéré
- Peu favorable : la variante présente un désavantage notable par rapport aux autres
- Critique : la variante présente un désavantage important, qui ne permet pas de retenir la variante

Les critères étudiés dans le cadre de l'étude [1] et les critères réactualisés et validés lors de la séance de présentation intermédiaire du 23.08.22 à la Commune sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Critère études 2013-2014	Critères réactualisés 2022
<p><b>Économie Globale :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ W1 Investissement</li> <li>▪ W2 Coûts d'exploitation</li> <li>▪ W3 Utilisation d'infrastructures existantes</li> <li>▪ W4 Impact sur le foncier</li> </ul> <p><b>Faisabilité/Impact</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B1 Faisabilité technique</li> <li>▪ B2 Accès</li> <li>▪ B3 Distance par rapport à l'existant</li> <li>▪ B4 Confort d'utilisation</li> <li>▪ B5 Flexibilité vis-à-vis de la taille des bateaux</li> <li>▪ B6 Impact paysager depuis le lac et les rives</li> <li>▪ B7 Impact sur le lac</li> <li>▪ B8 Acceptabilité environnementale</li> <li>▪ B9 Impact sur le milieu avec la renaturation réalisée</li> </ul>	<p><b>Économie Globale :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A1 Investissement</li> <li>▪ A2 Coûts d'exploitation</li> <li>▪ A3 Utilisation d'infrastructures existantes</li> <li>▪ A4 Disponibilité du foncier</li> <li>▪ A5 Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique ou conduite)</li> </ul> <p><b>Faisabilité / Impact</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B1 Faisabilité technique</li> <li>▪ B2 Accès (mobilité douces, axes routiers)</li> <li>▪ B3 Distance par rapport à l'existant</li> <li>▪ B4 Confort d'utilisation</li> <li>▪ B5 Flexibilité (taille et type de bateau)</li> <li>▪ B6 Impact paysager depuis le lac et les rives</li> <li>▪ B7 Impact environnemental (lac, berges)</li> <li>▪ B8 Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges</li> <li>▪ B9 Cohérence usages et développement urbain</li> </ul>

### 3.4 Variantes étudiées

Les variantes étudiées dans le cadre de l'étude [1] sont les suivantes :

- V1-Extension Port Tissot
- V2-Extension Port des Pierrettes
- V3-Port à sec
- V4-Port de l'UNIL
- V5-Extension du Port du Petit Bois
- V6-Extension du Port du Bief

Deux sous-variantes à la variante V6-Port du Bief sont développées suite à la réactualisation de l'étude:

- V6-OUEST Port du Bief
- V6-EST Port du Bief

Une variante complémentaire a été intégrée suite à la réactualisation de l'étude, il s'agit de la variante

- V7-Port du débarcadère CGN sur la commune de St-Sulpice.


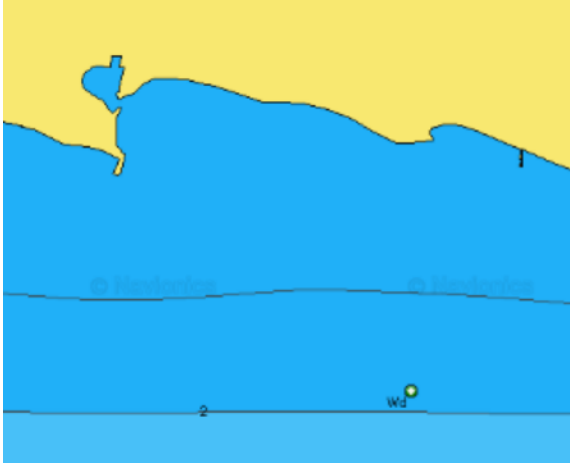


Les localisations des variantes sont présentées dans l'image ci-dessous.






Chacune de ces variantes est détaillée dans une fiche comprenant :

- La situation et la bathymétrie
- Le contexte : réglementaire, présence de site archéologique, environnemental, projets connexes etc.
- Le projet avec actualisation éventuelle de la zone d'implantation
- Les avantages et inconvénients de la variante

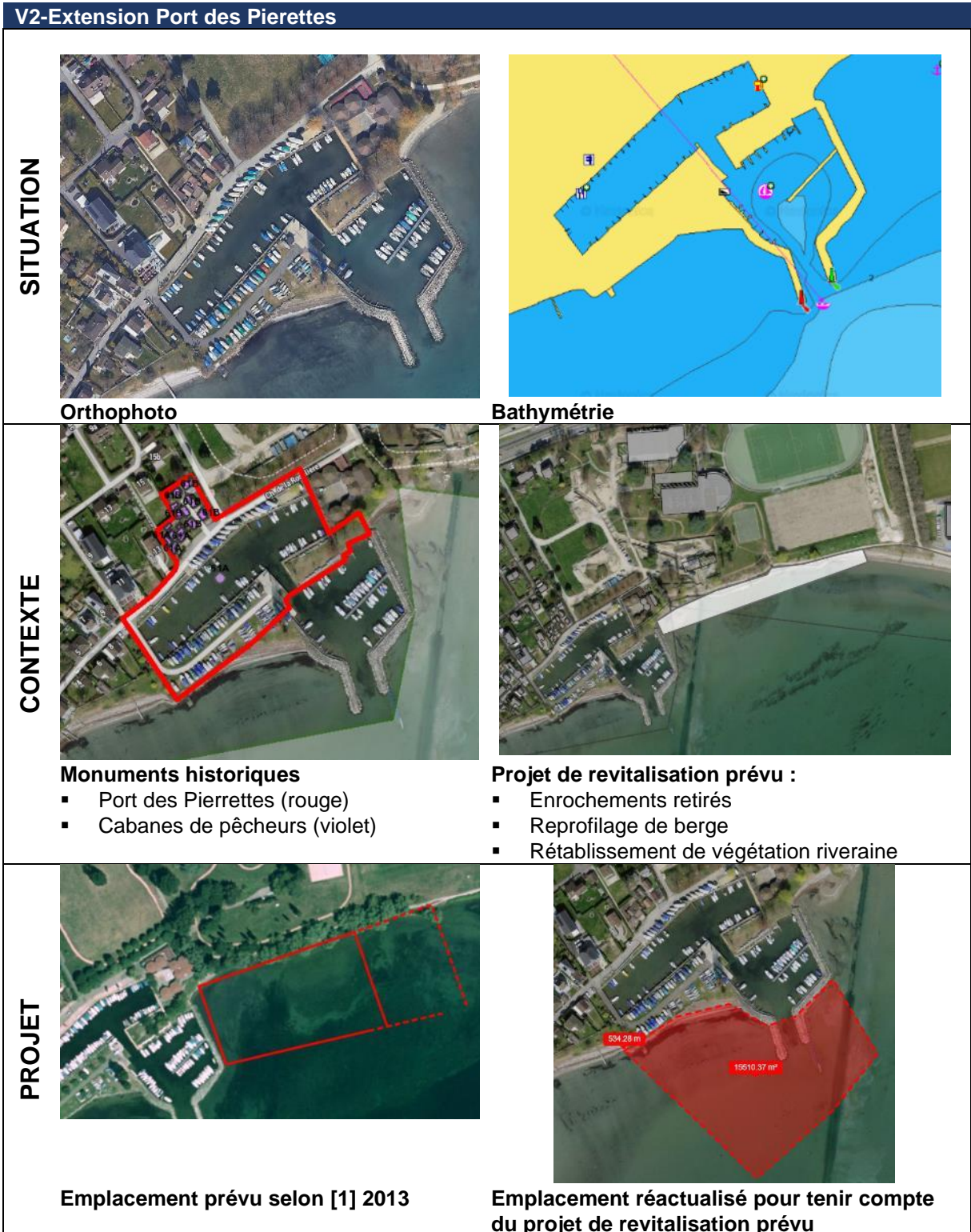
3.5 V1-Extension Port Tissot

V1-Extension Port Tissot	
SITUATION	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Orthophoto</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Bathymétrie</b></p> </div> </div>
CONTEXTE	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p><b>Région archéologique :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Extension de la région archéologique avec emprise à présent sur l'ensemble de la zone envisagée pour le port</li> <li>▪ 181/303 : station palafittique (2 stations de l'âge du bronze et du néolithique)</li> </ul> <p>→ 2017 : Préavis positif SIPAL</p> <p>→ 2022 : Préavis reconfirmé par SIPAL, sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mise en place d'un suivi archéologique pendant les travaux</li> <li>→ Protection des périmètres avec vestiges</li> </ul> </div> <div style="width: 45%;">  <p><b>Conduite de prise d'eau:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nouvelle conduite située en bordure du périmètre de projet</li> </ul> </div> </div>

	
<p><b>Vulnérabilité des macrophytes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de <i>Zannichellia palustris</i> - vulnérable</li> </ul>	<p><b>PAC Venoge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Périmètre 3 : Couloir de la Venoge et du Veyron</li> <li>Autorisation délivrée si intérêt public (Art.27)</li> <li>Éventuelles mesures compensatoires à prévoir (Art.27)</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>PROJET</b></p> 	


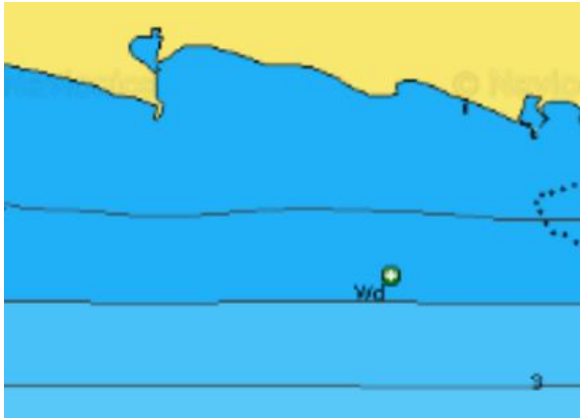



Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>Distance par rapport au port existant</li> <li>Flexibilité conception (aménagement, taille bateau, nombre de place)</li> <li>Intégration paysagère dans le profil de la berge</li> <li>Re-création de plages le long de la digue</li> <li>Accessibilité</li> <li>Zones d'activité de détente</li> <li>Synergies pour la réalisation des mesures compensatoires avec le projet de renaturation de l'embouchure de la Venogue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur le lac (avec relevé de plantes vulnérables)</li> <li>Coûts liés à la surveillance archéologique (mais opportunité pour mise en valeur)</li> <li>Chenal à entretenir</li> </ul>

3.6 V2- Extension Port des Pierrettes




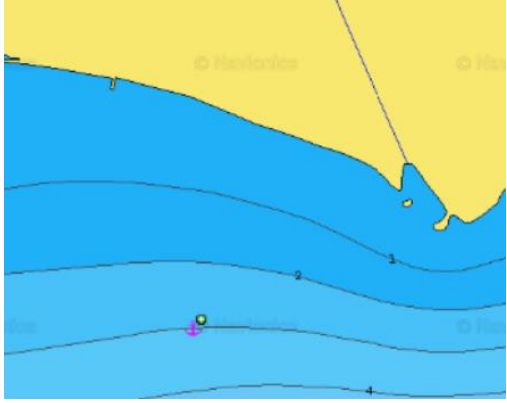



Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Réutilisation d'infrastructures existantes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Disponibilité du foncier</li><li>▪ Présence de monuments historiques (Port des Pierrettes et cabanes de pêcheurs)</li><li>▪ Accessibilité</li><li>▪ Contrainte de conception</li><li>▪ Parking</li><li>▪ Emplacement très contraint : pas ou peu de services portuaires et zones de parking</li><li>▪ Impact conséquent sur le paysage (trait de côte)</li><li>▪ Projets de revitalisation (reprofilage de berge et rétablissement de végétation riveraine + Chamberonne)</li><li>▪ Impact sur les usages (centre sportif UNIL/EPFL)</li></ul>

3.7 V3-Port à sec

V3-Port à sec		
<b>SITUATION</b>	 Orthophoto	 Bathymétrie
<b>CONTEXTE</b>	 Région archéologique : <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Idem variante V1</li></ul>	
<b>PROJET</b>	 Emplacement prévu	 Exemple d'un port à sec

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Peu d' impact sur le lac</li><li>▪ Compacité</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Coûts d'investissement élevés</li><li>▪ Travaux importants</li><li>▪ Peu de flexibilité de conception, taille des bateaux limitée (pas de voilier)</li><li>▪ Coûts liés à la surveillance archéologique</li><li>▪ Nécessite rehaussement terrains de foot</li><li>▪ Logistique d'utilisation plus complexe</li><li>▪ Chenal à entretenir</li></ul>

3.8 V4-Port de l'UNIL






V4-Port de l'UNIL	
SITUATION	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Orthophoto</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Bathymétrie</b></p> </div> </div>
CONTEXTE	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Jardins historiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alignement de Dorigny</li> <li>▪ Parc du Bourget</li> </ul> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Région archéologique 181/301</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Station lacustre du néolithique (objets &amp; pilotis)</li> <li>▪ Nécessite des investigations pour obtenir le préavis de l'Archéologie Cantonale</li> </ul> </div> </div> <div style="margin-top: 20px; text-align: center;">  <p><b>PALM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liaison paysagère majeure</li> </ul> </div>

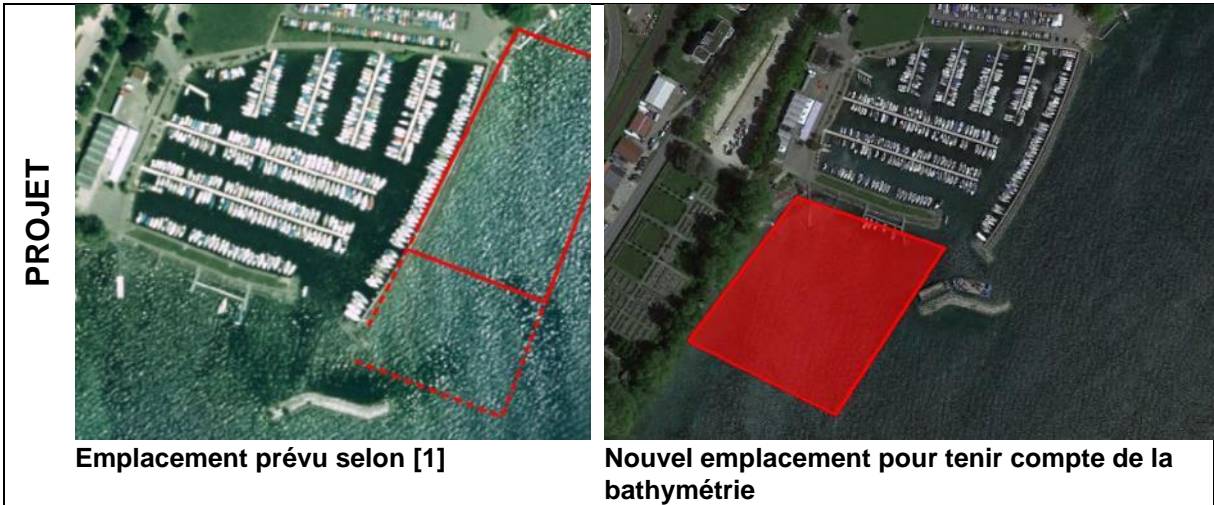


Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flexibilité conception (aménagement, taille bateau, nombre de place)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zone centre sportif UNIL/EPFL – foncier défavorable</li> <li>▪ Proximité de jardins historiques et articulation urbaine avec l'alignement de Dorigny</li> <li>▪ Distance au port existant</li> <li>▪ Présence d'une région archéologique importante qui nécessitera un diagnostic archéologique avant préavis de l'archéologie cantonale</li> <li>▪ Impact important sur le lac (sur berges naturelles)</li> <li>▪ Impact sur le grand paysage (vue du lac)</li> <li>▪ Espace réservé aux eaux à prévoir, cohérence avec une revitalisation du delta de la Chamberonne</li> </ul>

3.9 V5-Extension du Port du Petit Bois


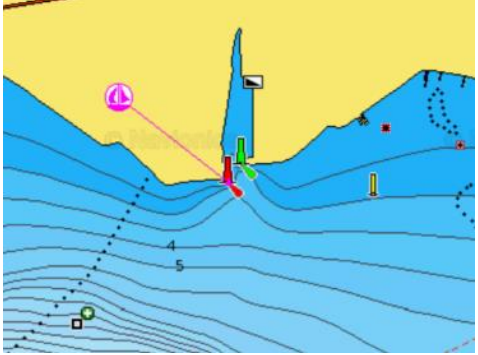


**V5-Extension Port du Petit Bois**

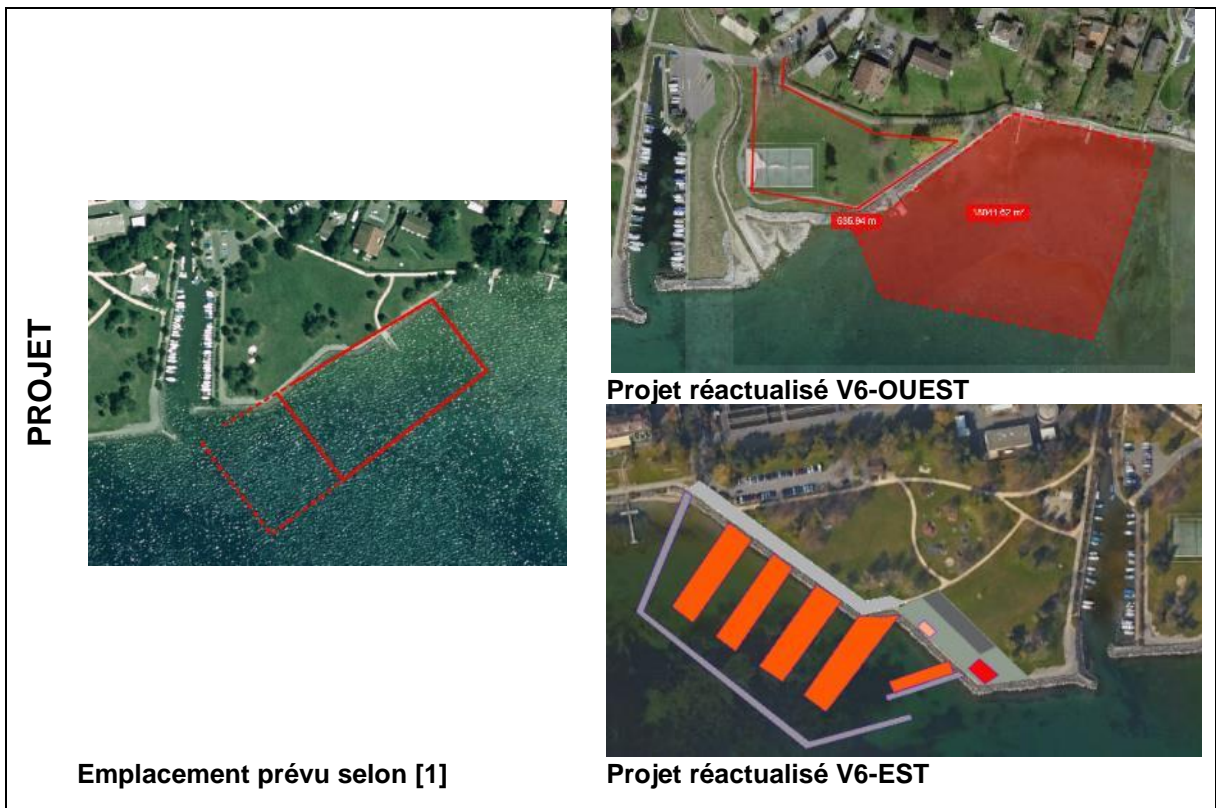
<b>SITUATION</b>	 <p><b>Orthophoto</b></p>	 <p><b>Bathymétrie</b></p>
	 <p><b>Région archéologique 175/301 et 182/301</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Station lacustre de la Poudrière, néolithique et Bronze ancien avec présence de vestiges attestée</li> <li>▪ Préavis défavorable du 26.09.22</li> </ul>	 <p><b>Conduite Enerlac (Medtronics)</b></p>
<b>CONTEXTE</b>	 <p><b>Vulnérabilité des macrophytes : "</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présence de <i>Zannichellia palustris</i> - vulnérable</li> </ul>	



Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réutilisation d'infrastructures existantes</li> <li>▪ Flexibilité conception (aménagement, taille bateau, nombre de place)</li> <li>▪ Accessibilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Distance au port existant</li> <li>▪ Conduite Enerlac sur l'emprise de l'extension</li> <li>▪ Présence de 2 régions archéologiques importantes avec vestiges attestés et préavis défavorable de l'Archéologie Cantonale du 26.09.22</li> <li>▪ Extension sur linéaire Voiron avec potentiel projet de revitalisation à moyen terme</li> <li>▪ Présence de plantes vulnérables</li> </ul>

3.10 V6-Extension du Port du Bief

V6-Extension Port du Bief	
SITUATION	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Orthophoto</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Bathymétrie</b></p> </div> </div>
CONTEXTE	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;">  <p><b>Vulnérabilité des macrophytes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présence de <i>Zannichellia palustris</i> - vulnérable</li> </ul> <p><b>Site pollué :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Classement du Parc de Vertou en site pollué (déblais de l'autoroute et déchets de fonderie), nécessite des investigations</li> </ul> </div> <div style="width: 48%;">  <p><b>Extension de la STEP du Bief :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projet d'extension freiné en 2019 mais repris depuis 2021</li> </ul> <p><b>Sentier aux oiseaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Passage du sentier aux oiseaux à l'est du Bief avec entretien des berges minimisé pour le maintien de berges naturelles</li> </ul> </div> </div>



3.10.1 Sous-variante V6-OUEST

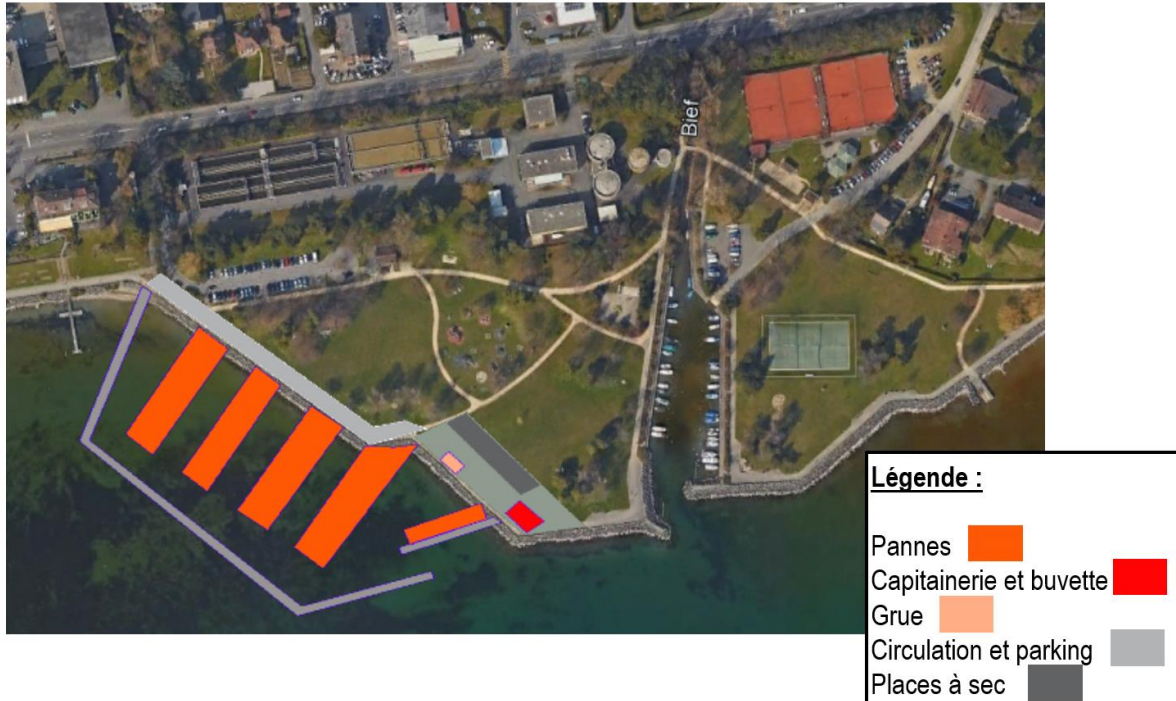


Figure 1 - Esquisse de la variante V6-OUEST

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flexibilité conception (aménagement, taille bateau, nombre de place)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Distance au port existant</li> <li>▪ Conflits potentiels avec le projet d'extension de la STEP du Bief</li> <li>▪ Conflits potentiels avec le projet de conduite de chauffage à distance</li> <li>▪ Coûts supplémentaires liés aux investigations et à la gestion des terres polluées</li> <li>▪ Impact sur le Parc du Vertou, imperméabilisation des sols et modification des usages</li> <li>▪ Impact sur le grand paysage et les berges</li> <li>▪ Contraintes liées à la localisation du port sur la Commune de Morges et donc d'une gestion tri-communale St-Sulpice/Préverenges/Morges</li> </ul>






3.10.2 Sous-variante V6-EST



Figure 2 - Emplacement V6-EST

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>Flexibilité conception (aménagement, taille bateau, nombre de place)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Distance au port existant</li><li>Coûts supplémentaires liés aux investigations et à la gestion des terres polluées</li><li>Impact sur le grand paysage et les berges</li><li>Présence de plantes vulnérables possible</li><li>Dénaturation du sentier aux oiseaux et de la continuité avec le projet de renaturation du Bief</li><li>Conflits potentiels avec les propriétés riveraines</li></ul>

3.11 V7-Port Débarcadère CGN

V7-Port débarcadère CGN	
SITUATION	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Orthophoto</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Bathymétrie</b></p> </div> </div>
CONTEXTE	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p><b>PALM :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Point de vue sur le grand paysage</li> </ul> </div> <div style="width: 45%;">  <p><b>Vulnérabilité des macrophytes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présence de <i>Zannichellia palustris</i> - vulnérable</li> </ul> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;">  <p><b>Batiments historiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Digue et débarcadère classés PGN</li> <li>▪ Ancien prieuré et maison de maître classés PBCA</li> </ul> </div>



Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flexibilité conception (aménagement, taille bateau, nombre de place)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Distance au port existant</li> <li>▪ Impact sur grand paysage et berges</li> <li>▪ Impact sur le point de vue Grand paysage</li> <li>▪ Présence de nombreux bâtiments classés à proximité</li> <li>▪ Présence de plantes vulnérables</li> <li>▪ Emplacement du port sur la trajectoire des bateaux de la CGN qui nécessitera des dragages supplémentaires</li> </ul>

#### **4. Résultats de l'analyse multicritère**

Chaque variante a été évaluée dans un tableau récapitulatif selon les critères détaillés au chapitre 3.3. Les évaluations individuelles de chaque variante sont disponibles en annexe.

Le tableau récapitulatif de l'analyse des variantes est présenté ci-dessous :

ACTUALISATION DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU DÉPLACEMENT DU PORT DU LAVIAU À L'EMBOUCHURE DE LA VENOGÉ 23

Critères		V1-Extension Port Tissot	V2-Extension Port des Pierrettes	V3-Port à sec	V4-Port de l'UNIL	V5-Extension du Port du Petit Bois	V6-Extension du Port du Bief OUEST	V6-Extension du Port du Bief EST	V7-Port du Débarcadère CGN ST-Sulpice
<b>Economie globale</b>									
A1	Investissement	neutre	neutre	pas favorable	neutre	neutre	pas favorable	pas favorable	pas favorable
A2	Coûts d'exploitation	neutre	neutre	pas favorable	neutre	neutre	neutre	neutre	neutre
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	favorable	neutre	neutre	favorable	neutre	neutre	neutre
A4	Disponibilité du foncier	neutre	pas favorable	neutre	pas favorable	neutre	neutre	neutre	neutre
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	neutre	pas favorable	pas favorable	pas favorable	critique	pas favorable	pas favorable	critique
Synthese		<b>Moyen</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>
<b>Faisabilité /impact</b>									
B1	Faisabilité technique	neutre	neutre	neutre	neutre	neutre	neutre	neutre	neutre
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	favorable	critique	favorable	neutre	favorable	neutre	neutre	neutre
B3	Distance par rapport à existant	favorable	neutre	favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable
B4	Confort d'utilisation	favorable	neutre	pas favorable	favorable	favorable	favorable	favorable	favorable
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	favorable	pas favorable	favorable	favorable	favorable	favorable	favorable
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	pas favorable	favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St Sulpice/Préverenges	favorable	favorable	favorable	pas favorable	pas favorable	pas favorable	favorable	favorable
B9	Cohérence usages et développement urbain	favorable	neutre	neutre	neutre	favorable	neutre	neutre	pas favorable
Synthese		<b>Bon</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Moyen</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Mauvais</b>	<b>Moyen</b>

## **5. Conclusion et recommandations**

D'après l'étude de 2014 [1], la variante de V1-Extension de Port Tissot présente le meilleur compromis entre économie globale, faisabilité et impact environnemental. La présente actualisation de cette étude, prenant en compte l'évolution du contexte et élargissant les variantes analysées, arrive à la même conclusion. La variante V1-Extension de Port Tissot est complètement cohérente avec les objectifs de revitalisation du delta de la Venogé et est alignée avec les visions communales de développement du secteur. Elle a été par ailleurs préavisée favorablement par le service cantonal de l'archéologie.

Il est recommandé pour les phases ultérieures du projet de:

- Réaliser une étude hydraulique et sédimentaire approfondie pour valider tant la morphologie du port et les interactions Port-Venogé-Lac d'un point de vue sédimentaire (développement d'une grève le long de la digue au lac) que le renouvellement de l'eau du bassin ;
- Préciser la conception de l'entrée du port notamment vis-à-vis de la protection de la houle et de la navigabilité.

**6. ANNEXES**

**6.1 Échange Direction de l'archéologie et du patrimoine - DAP / Archéologie**

**6.1.1 Courrier Mme Canetti, Direction de l'archéologie et du patrimoine du 02.08.22**

De: Canetti Marie <marie.canetti@vd.ch>  
Envoyé: mardi, 2 août 2022 15:59  
À: CHERRAK Marion  
Objet: RE: Étude de faisabilité port - région archéologique 181/303  
Pièces jointes: St-Sulpice La Venoge\_RA181-303.pdf

Indicateur de suivi: Assurer un suivi  
État de l'indicateur: Terminé

Bonjour Mme Cherrak,

Merci pour votre envoi.

Le projet de construction d'un nouveau port se trouve dans la région archéologique n° 181/303 de la commune de Saint-Sulpice au sens de l'art. 40 LPrPCI. Ce périmètre protège les vestiges de plusieurs stations palafittiques préhistoriques, datées du Néolithique et du Bronze final. Tous travaux sous le sol ou sous les eaux sont donc susceptibles de porter atteinte à des vestiges archéologiques au sens de l'art. 3 LPrPCI.

Les stations palafittiques préhistoriques ont été inscrites sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2011, en tant qu'objet sériel transnational « Sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes » (Suisse, France, Italie, Autriche, Allemagne, Slovénie). En outre, la station de St-Sulpice – La Venoge est classée monument historique. Aucune atteinte ne peut lui être portée.

En 2017, dans le cadre du même projet de création d'un nouveau port à l'emplacement du port Tissot, l'Archéologie cantonale avait demandé que soit réalisée une évaluation archéologique préliminaire de la zone concernée. Celle-ci avait consisté en un diagnostic par observations en bateau, en plongée et par des sondages à la pelle mécanique pratiqués sur la rive. Au terme de cette intervention préliminaire, il apparaissait que le risque de découvrir des vestiges archéologiques dans l'emprise du port projeté est très faible. Sous réserve de quelques conditions, l'Archéologie cantonale a donc transmis un préavis positif à la Municipalité de la Commune de Saint-Sulpice (courrier du 6 décembre 2017).

Après examen des documents transmis, la version 2022 du projet apparaît comparable à la version 2017 du point de vue archéologique. En conséquence, l'Archéologie cantonale est en mesure de **préavis favorablement** le projet de construction d'un nouveau port, sous réserve des **conditions impératives** suivantes :

- Tous travaux dans le sous-sol ou sous les eaux d'une région archéologique nécessite une autorisation spéciale de l'Archéologie cantonale (art. 40 LPrPCI).
- Un suivi archéologique sera mis en place pour accompagner le projet. Il consistera notamment en une surveillance des terrassements dans la zone du port Tissot actuel et en la réalisation de sondages de diagnostic sur la rive selon les impacts réels du projet définitif (capitainerie, parking, éventuelles autres infrastructures, etc.). Les travaux de dragage du nouveau port pourront également faire l'objet de contrôles archéologiques ponctuels. Pour organiser ce suivi, le maître d'ouvrage ou son représentant avertira l'Archéologie cantonale dès qu'un calendrier prévisionnel aura pu être établi mais au moins trois mois avant le début des travaux.
- En cas de mise au jour de vestiges, le temps nécessaire sera laissé aux archéologues pour les dégager et les documenter.
- Durant la phase de travaux, un soin particulier sera apporté à la protection des périmètres dans lesquels des concentrations de vestiges sont connus et répertoriés (cf. carte en pièce jointe, zones hachurées en rouge). Pas de dépôt de matériaux, ni d'amarrage, ni de dragage, ni d'appuis temporaires sur le fond du lac, etc. à proximité de ces périmètres.

Par ailleurs, la zone terrestre à l'ouest de la région archéologique, près de la Venoge, s'avère particulièrement propice à l'existence et à la préservation de vestiges palafittiques. L'Archéologie cantonale rappelle qu'elle devra être intégrée à l'élaboration du projet de renaturation de l'embouchure de la Venoge.

En restant à disposition pour toute question et en vous adressant mes meilleures salutations,

**6.1.2 Courrier de Mme Canetti, Direction de l'archéologie et du patrimoine du 26.09.22**

## CHERRAK Marion

---

De: Canetti Marie <[marie.canetti@vd.ch](mailto:marie.canetti@vd.ch)>  
Envoyé: lundi, 26 septembre 2022 16:44  
A: CHERRAK Marion  
Cc: Info archéologie  
Objet: RE: Étude de faisabilité port - région archéologique 181/303

Indicateur de suivi: Assurer un suivi  
État de l'indicateur: Terminé

Bonjour Mme Cherrak,

Merci pour votre envoi et navrée du délai de ma réponse.

Après consultation des données dont nous disposons, voici un résumé de la situation pour les régions archéologiques citées :

- RA 175/301 et 182/301 : Morges/Tolochenaz – La Poudrière  
La station a été partiellement fouillée dans les années 1970, dans la zone de la digue construite au sud du port. L'existence de vestiges (niveaux archéologiques, structures, pilotis) est attestée au sud et au sud-ouest de celle-ci. Dès lors, l'Archéologie cantonale n'est pas favorable à un éventuel projet d'extension du port vers le sud.
- RA 181/301 : Saint-Sulpice – Les Pierrettes (= La Chamberonne)  
La station semble conservée dans les terrains aujourd'hui émergés, vers la partie sud de l'Allée de Dorigny, mais son extension réelle est mal connue. Des signalements anciens nous indiquent que des vestiges existaient également dans des zones aujourd'hui immergées, qui depuis ont pu être érodés ou ensablés. Ceci implique que tout projet dans la zone (y compris dans les terrains immergés) nécessite au préalable un diagnostic archéologique. La forme de ce diagnostic dépend des impacts effectifs du projet (par exemple sondages, carottages, prospection subaquatique, ...). C'est à l'issue du diagnostic, le cas échéant, qu'il serait possible pour l'Archéologie cantonale de se prononcer.

En restant à disposition pour toute question et en vous adressant mes meilleures salutations,



**Marie Canetti** – Archéologue, conservatrice du patrimoine archéologique  
Département de l'économie, de l'innovation, de l'emploi et du patrimoine - DEIEP  
Direction générale des immeubles et du patrimoine - DGIP  
Direction de l'archéologie et du patrimoine - DAP / Archéologie  
Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne  
T +41 21 316 72 91  
[marie.canetti@vd.ch](mailto:marie.canetti@vd.ch) - [www.vd.ch/dgip](http://www.vd.ch/dgip)  
- Absente le mercredi -

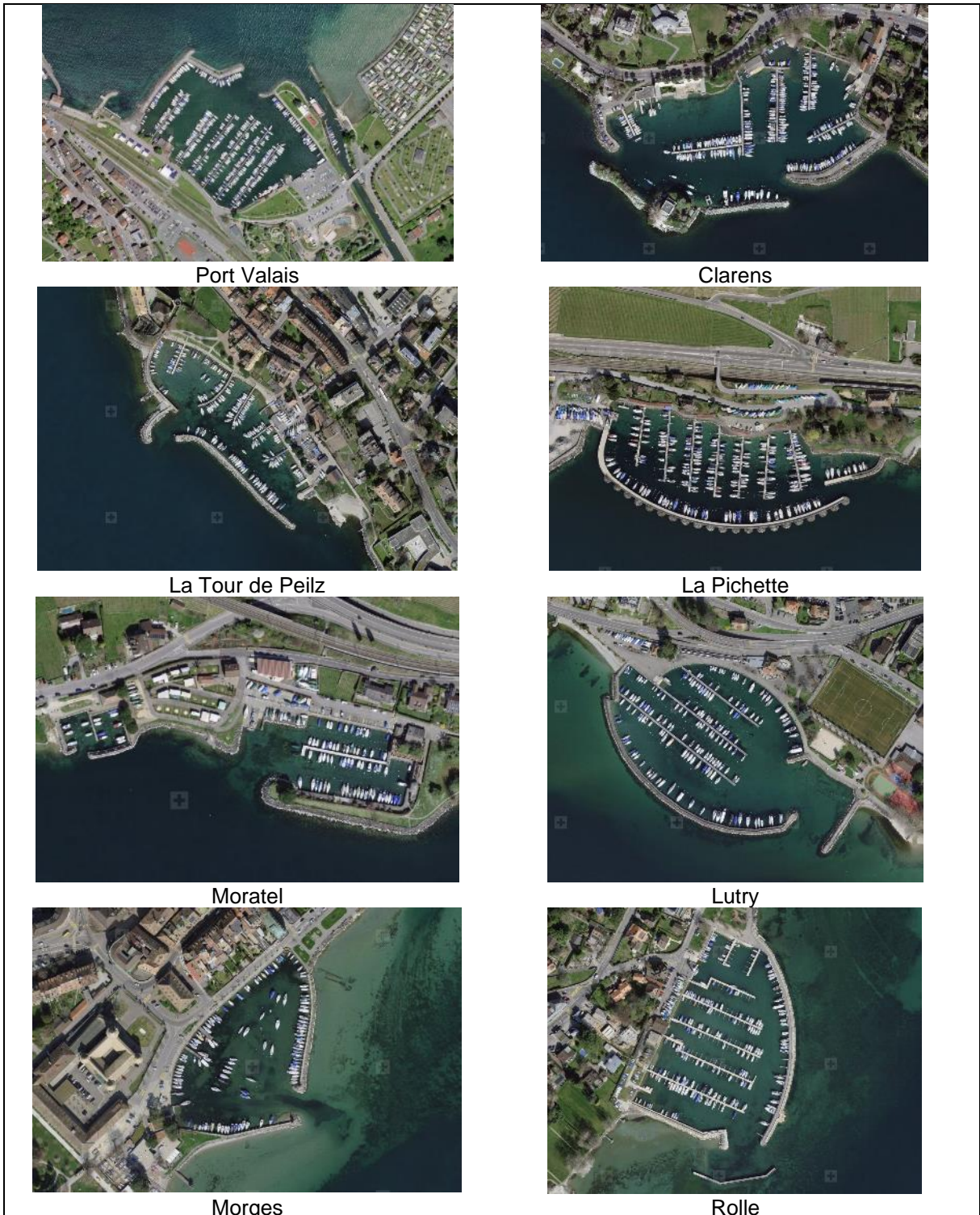
---

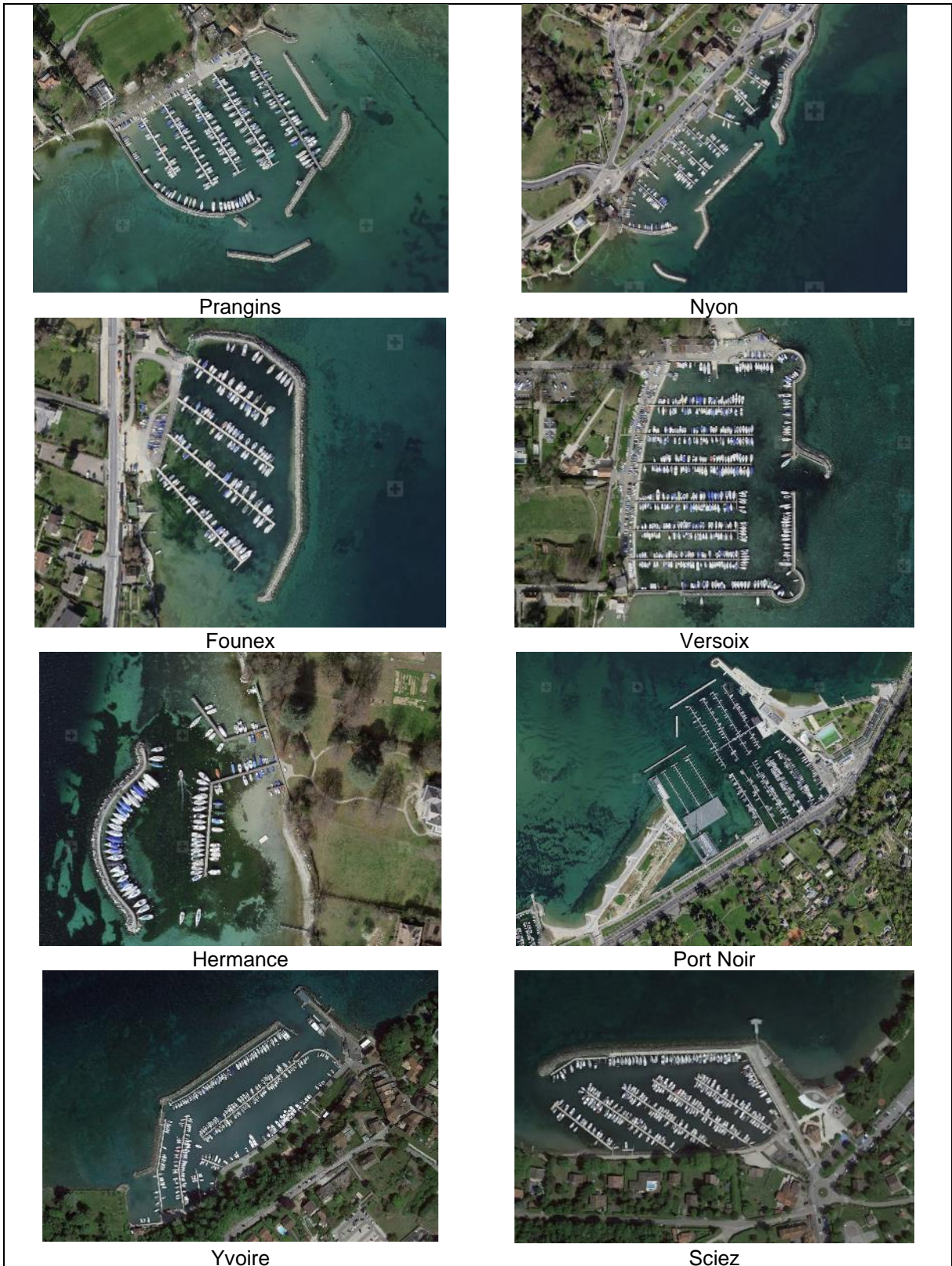
De : May-Castella Catherine <[catherine.may-castella@vd.ch](mailto:catherine.may-castella@vd.ch)> De la part de Info archéologie  
Envoyé : mercredi, 14 septembre 2022 17:39  
À : 'CHERRAK Marion' <[marion.cherrak@bg-21.com](mailto:marion.cherrak@bg-21.com)>  
Cc : Canetti Marie <[marie.canetti@vd.ch](mailto:marie.canetti@vd.ch)>  
Objet : RE: Étude de faisabilité port - région archéologique 181/303

Bonjour,

Les trois autres régions archéologiques que vous évoquez sont également des stations lacustres (voir le descriptif sommaire ci-joint, à titre informatif). Les contraintes seront donc similaires à celles évoquées par ma collègue Mme Canetti pour la station St-Sulpice « La Venoge ».

**6.2 Géométrie des ports existants autour du Léman**





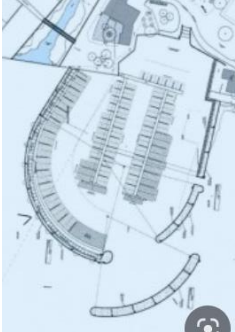






**Commentaire :**

- Géométries variées et conception pour assurer la protection contre la houle en priorité
- Impacts sur le grand paysage significatifs pour la majorité des ports en place
- Digues en enrochements, très peu de projets intégrant la création de grèves naturelles

7.1 Projets récents

	Avant	Après/Projet	Aménagements
<b>Rolle</b>			<b>Réalisé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agrandissement et rénovation</li> <li>▪ 140 places de port additionnelles</li> <li>▪ Modification courbure de la grande digue</li> <li>▪ Équipements de port</li> </ul>
<b>Mies-Tannay</b>		<p>Ancien projet refusé en référendum</p>  <p>Projet en cours de construction</p> 	<b>Travaux en cours</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agrandissement et rénovation</li> <li>▪ Rénovation de la buvette</li> <li>▪ Passage à 55 places</li> <li>▪ Renaturation du Torry</li> </ul>
<b>Port du Vengeron</b>		 	<b>Études en cours</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un nouveau port sur les anciens remblais de l'autoroute</li> <li>▪ Aménagement d'une grève naturelle et d'un grand parc</li> <li>▪ Aménagement d'une base de loisirs</li> <li>▪ Renaturation du Vengeron</li> <li>▪ Création de 2 îles aux oiseaux</li> </ul>

Port de Gletterens			<p><b>Réalisé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agrandissement et rénovation dans une zone en partie protégée (Grande Cariçaie)</li> <li>▪ Passage de 250 à 300 places</li> <li>▪ Revitalisation du secteur sud</li> <li>▪ Capitainerie</li> <li>▪ Passerelle</li> </ul>
--------------------	--	--	---

**7.2 Évaluation des variantes**

7.2.1 Éléments d'évaluation des variantes

Critères	Éléments d'évaluation				
	favorable	neutre	pas favorable	critique	
<b>Economie globale</b>					
A1	Investissement	Faible	Moyen	Fort	Très fort
A2	Coûts d'exploitation	Faible	-	Personnel nécessaire	Important entretien nécessaire couramment
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	Possible	aucune		nécessite démolition
A4	Disponibilité du foncier	faible		important	important sur terrain privé, multiplicité de propriétaires
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	non		Région archéologique avec avis favorable SIPAL mais contrainte pendant l'exécution des travaux	Multiplicité des propriétés foncières, Région archéologique d'importance avec préavis défavorable SIPAL / présence de conduite
<b>Faisabilité /impact</b>					
B1	Faisabilité technique	Facile		complexe	Incertitudes techniques
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	Parking à proximité, accès routier proche (<50m)		Pas d'accès à proximité, pas de parking	
B3	Distance par rapport à existant	faible sur site	<1km	1-2km	>10km
B4	Confort d'utilisation	meilleur que actuel	identique à actuel	moins bon	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	Forte		faible	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	très faible	bonne intégration	difficile à intégrer	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	Nul	moyen	Fort	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	Port situé sur la commune de St-Sulpice ou Préverenges		Port situé hors des communes de St-Sulpice et Préverenges	
B9	Cohérence usages et développement urbain	Impact positif, attractivité urbaine et multiplicité des usages	Pas d'impact sur les usages	Limitation de certains usages	

7.2.2 V1-Extension Port Tissot

Critères		V1-Extension Port Tissot	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	neutre	Surcoûts éventuels liés à la surveillance archéologique
A2	Coûts d'exploitation	neutre	
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	
A4	Disponibilité du foncier	neutre	
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	neutre	Présence de région archéologique mais préavis favorable de l'archéologie cantonale
Synthese		<b>Moyen</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	Chenal à entretenir
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	favorable	Synergie avec zone de loisirs pour la mobilité
B3	Distance par rapport à existant	favorable	
B4	Confort d'utilisation	favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	Mais continuité avec la ligne de berges
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	Mais potentiel de mitigation dans le cadre du projet de la renaturation de la Venogé
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	favorable	Synergies zones d'activité et de détente
Synthese		<b>Bon</b>	

7.2.3 V2-Extension Port des Pierrettes

Critères		V2-Extension Port des Pierrettes	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A2	Coûts d'exploitation	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	favorable	
A4	Disponibilité du foncier	pas favorable	
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	pas favorable	Présence de batiments classés, multiplicité des concessions avec l'Union Nautique
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	critique	Manque de parking pourrait être compensé par mobilité douce?
B3	Distance par rapport à existant	neutre	
B4	Confort d'utilisation	neutre	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	neutre	
Synthese		<b>Mauvais</b>	

7.2.4 V3-Port à sec

Critères		V3-Port à sec	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	pas favorable	Coûts d'investissements élevés + surveillance archéologique
A2	Coûts d'exploitation	pas favorable	Coûts d'exploitation élevés
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	
A4	Disponibilité du foncier	neutre	
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	pas favorable	
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	favorable	
B3	Distance par rapport à existant	favorable	
B4	Confort d'utilisation	pas favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	pas favorable	Pas de voilier possible
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	Réhaussement des terrains de foot
B7	Impact environnemental (lac, berges)	favorable	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	neutre	Parking à bateau, pas de modification des usages
Synthese		<b>Moyen</b>	

7.2.5 V4-Port de l'UNIL

Critères		V4-Port de l'UNIL	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A2	Coûts d'exploitation	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	
A4	Disponibilité du foncier	pas favorable	Sur site du centre sportif UNIL/EPFL
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	pas favorable	Projet de renaturation proche et présence d'une région archéologique
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	neutre	
B3	Distance par rapport à existant	pas favorable	
B4	Confort d'utilisation	favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	pas favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	neutre	Synergie avec centre sportif
Synthese		<b>Mauvais</b>	

7.2.6 V5-Extension du Port du Petit Bois

Critères		V5-Extension du Port du Petit Bois	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A2	Coûts d'exploitation	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	favorable	
A4	Disponibilité du foncier	neutre	
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	critique	Présence d'une région archéologique et d'une conduite de géothermie
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	favorable	Infrastructures du Port en place
B3	Distance par rapport à existant	pas favorable	
B4	Confort d'utilisation	favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	pas favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	favorable	Port déjà en place
Synthese		<b>Mauvais</b>	

7.2.7 V6-OUEST Extension du Port du Bief

Critères	V6-Extension du Port du Bief OUEST		
	Evaluation	Commentaire	
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	pas favorable	Présence de terres polluées avec potentiel surcoût élevé
A2	Coûts d'exploitation	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	
A4	Disponibilité du foncier	neutre	Parc du Vertou DP
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	pas favorable	Délais de procédure potentiellement allongés dus à la localisation du port sur la commune de Morges
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	neutre	Possibilité de se raccorder au parking du parc de Vertou
B3	Distance par rapport à existant	pas favorable	
B4	Confort d'utilisation	favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	pas favorable	Gestion tri-communale Préverenges/St-Sulpice/Morges
B9	Cohérence usages et développement urbain	neutre	
Synthese		<b>Mauvais</b>	

7.2.8 V6-EST Extension du Port du Bief

Critères		V6-Extension du Port du Bief EST	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	pas favorable	Présence de terres polluées avec potentiel surcoût élevé
A2	Coûts d'exploitation	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	
A4	Disponibilité du foncier	neutre	
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	pas favorable	Présence de propriétés riveraines
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	neutre	Possibilité de se raccorder au parking du parc de Vertou
B3	Distance par rapport à existant	pas favorable	
B4	Confort d'utilisation	favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	Emprise importante sur parc du Vertou
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	neutre	
Synthese		<b>Mauvais</b>	

7.2.9 V7-Port débarcadère CGN

Critères		V7-Port du Débarcadère CGN ST-Sulpice	
		Evaluation	Commentaire
<b>Economie globale</b>			
A1	Investissement	pas favorable	Potentiel surcoût de dragage supplémentaire pour le passage des bateaux CGN
A2	Coûts d'exploitation	neutre	Similaire V1 Port Tissot
A3	Utilisation d'infrastructures existantes	neutre	
A4	Disponibilité du foncier	neutre	
A5	Incertitude de procédure (risque d'opposition élevé, présence de région archéologique, conduite)	critique	Présence de bâtiments classés à proximité
Synthese		<b>Mauvais</b>	
<b>Faisabilité /impact</b>			
B1	Faisabilité technique	neutre	
B2	Accès (mobilité douce, axes routiers)	neutre	
B3	Distance par rapport à existant	pas favorable	
B4	Confort d'utilisation	favorable	
B5	Flexibilité (taille et type de bateaux)	favorable	
B6	Impact paysager depuis le lac et les rives	pas favorable	
B7	Impact environnemental (lac, berges)	pas favorable	
B8	Compatibilité avec une gestion intercommunale St-Sulpice/Préverenges	favorable	
B9	Cohérence usages et développement urbain	pas favorable	
Synthese		<b>Moyen</b>	