

**Réponse à la motion de M. Jacques Pernet et consorts**  
**« Ports d'Ouchy et de Vidy : nos locataires n'ont-ils pas droit à des estacades sécurisées ? »**

*Rapport-préavis N° 2014/19*

Lausanne, le 24 avril 2014

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du rapport-préavis**

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à la motion de M. Jacques Pernet et consorts intitulée « Ports d'Ouchy et de Vidy : nos locataires n'ont-ils pas droit à des estacades sécurisées ? », déposée le 9 juin 2009<sup>1</sup>, motion que votre Conseil a décidé, dans sa séance du 2 mars 2010<sup>2</sup>, de prendre en considération et de renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Ce rapport-préavis fait également état de la situation finale des crédits, qui ont fait l'objet de demandes de prolongation, octroyés à la suite de l'acceptation, par votre Conseil, des conclusions :

1. du préavis N° 1998/15 du 2 avril 1998, intitulé « Ports de petite batellerie de Vidy et d'Ouchy – augmentation de la capacité d'accueil et rénovation des dispositifs d'amarrage », le 16 juin 1998<sup>3</sup> ;
2. du rapport-préavis N° 2007/44 du 13 septembre 2007, intitulé « Modernisation des ports de petite batellerie de Vidy et d'Ouchy », le 20 novembre 2007<sup>4</sup>.

De fait, dans la mesure où les aménagements demandés par la motion pouvaient s'inscrire dans le cadre des travaux décrits et des montants prévus dans le rapport-préavis N° 2007/44 et dans le préavis N° 1998/15, le présent rapport-préavis vise également à solliciter la confirmation, par votre Conseil, du financement, par ce biais, des travaux de fermeture des estacades.

**2. Rappel de la motion**

Les motionnaires demandent à la Municipalité de sécuriser l'accès aux bateaux dans les ports d'Ouchy et de Vidy. En effet, de manière récurrente, de nombreux vols et déprédations sont commis et les bateaux sont régulièrement squattés. Ils requièrent donc d'étudier le meilleur moyen pour empêcher, autant que possible, l'accès aux estacades aux personnes non autorisées. De fait, les motionnaires sont bien conscients qu'il n'est pas possible d'interdire, de manière absolue, l'approche des bateaux. Néanmoins, laisser l'accès ouvert à tous n'est plus tolérable. A leur avis, il y a possibilité de poser des barrières ou portes respectueuses du site.

---

<sup>1</sup> Bulletin du Conseil communal (BCC) 2008-2009, T. II, p. 903

<sup>2</sup> BCC 2009-2010, T. II, pp. 309-311

<sup>3</sup> BCC 1998, T. I, pp. 813-834

<sup>4</sup> BCC 2007-2008, T. I, pp. 459-490

### 3. Réponse de la Municipalité

En préambule, la Municipalité avait déjà constaté, depuis plusieurs années, une importante augmentation des actes de déprédation causés aux bateaux (vandalisme, vols, incivilités, etc.), ainsi qu'aux installations portuaires (bornes, etc.). Compte tenu de la dégradation de cette situation, il devenait indispensable de prendre des mesures. C'est pourquoi, la Municipalité avait prévu des montants destinés à la fermeture physique de toutes les estacades et digues des ports d'Ouchy et de Vidy, car la question de la sécurité dans les ports n'était pas abordée dans le rapport-préavis N° 2007/44 relatif à la modernisation des ports. En effet, la sécurité devait faire l'objet d'une étude séparée, portant non seulement sur les aspects techniques, mais également sur l'analyse de l'organisation des contrôles.

Pour mémoire, le rapport-préavis N° 2007/44 comportait trois volets :

- a) augmentation de la capacité d'accueil du port de Vidy – projet de 2008 remanié et demande de crédit supplémentaire ;
- b) alimentation en eau et électricité ;
- c) rénovation et création de WC publics et de douches – réponse au postulat de Mme Elisabeth Müller.

A ce jour, l'ensemble des travaux prévus ont été réalisés.

Le premier des trois volets dudit rapport-préavis, devisé à CHF 1'422'500.–, laissait un solde disponible d'environ CHF 400'000.–. Cette différence s'expliquait principalement par le coût particulièrement avantageux de la fourniture du système de pontons flottants proposé par l'adjudicataire des travaux (environ -30%).

C'est pourquoi, lors des discussions de la commission chargée d'étudier la motion, l'idée d'utiliser ce solde a été proposée, puisque les coûts des travaux étaient du même ordre et pouvaient, par conséquent, être couverts, sans dépasser le crédit initialement alloué. Cette solution est apparue très opportune dans la mesure où la fermeture des digues et estacades pouvait être considérée comme un élément supplémentaire à la modernisation des ports. De surcroît, la fermeture physique des estacades permettait de protéger les installations nouvellement créées. Ainsi, il y avait une réelle « unité de matière » pour inclure une réalisation rapide dans le cadre des travaux prévus par ce rapport-préavis. La commission y étant favorable, son président a fait état de cette proposition dans son rapport présenté au cours de la séance de votre Conseil du 2 mars 2010<sup>5</sup>. La Municipalité a alors décidé d'admettre cette solution et de soumettre cette décision de principe à l'appréciation de la Commission des finances du Conseil communal, qui l'a acceptée, à l'unanimité, dans sa séance du 5 mars 2012.

#### 3.1 Avant-projet et mise à l'enquête

S'agissant de domaine public cantonal concédé, le Service cantonal des eaux, sols et assainissement (SESA), aujourd'hui Direction générale de l'environnement (DGE), a préalablement donné son autorisation de principe pour effectuer la mise à l'enquête nécessaire au projet de la fermeture physique des digues et estacades. Il a été admis que les estacades restent fermées en tout temps, alors que les digues doivent demeurer accessibles au public durant la journée.

Prenant la mesure de l'impact d'une telle réalisation à proximité de lieux chers aux Lausannois, le Service des routes et de la mobilité s'est associé le soutien du Service d'architecture pour élaborer un projet original favorisant son intégration. Celui-ci devait s'orienter selon trois objectifs : protéger les accès, offrir une esthétique acceptable et permettre une exploitation du système garantie sur le long terme. Les deux premiers impératifs étant difficiles à concilier, un juste milieu, en termes de dimensions des portails, devait être trouvé. La maîtrise de l'exploitation sur le long terme, notamment face aux risques de pertes de clés ou de tentatives de tricherie par les utilisateurs (déclarations de clés perdues pour en obtenir davantage, risques de doubles, etc.), a été assurée par la mise en œuvre d'un système de contrôle d'accès électronique. Un badge programmable numéroté, associé à une place d'amarrage, offre la possibilité d'être désactivé sitôt ce dernier

<sup>5</sup> BCC 2009-2010, T. II, pp. 309-311

déclaré perdu ou volé. De plus, ce dernier est compatible avec le système de paiement de l'utilisation des grues de levage mises à disposition des usagers.

Une démarche participative, associant les clubs nautiques représentés à la Commission consultative des ports, a été entreprise. Deux réunions ont été organisées les 1<sup>er</sup> septembre et 3 novembre 2010, au terme desquelles un projet leur a été présenté, en tenant compte, autant que possible, de leurs observations. Celui-ci a été approuvé à l'unanimité des participants.

Ce projet n'a en outre suscité aucune opposition à l'issue de la mise à l'enquête publique, qui s'est déroulée du 25 février au 28 mars 2011. Néanmoins, le Service cantonal du développement territorial a préavisé négativement et s'est opposé à la délivrance d'une autorisation, principalement pour des raisons d'esthétique. Selon lui, le projet s'inscrivait dans une zone de détente touristique, qui imposait des installations légères, ce qu'il jugeait ne pas être le cas des portails présentés.

Après une première rencontre, réunissant les représentants des services cantonaux et communaux concernés, les déléguées, tant communale que cantonale, à la protection du patrimoine, ainsi que deux représentants des clubs nautiques, une seconde consultation, mettant en scène une maquette en bois grandeur nature sur l'une des estacades, a permis d'obtenir l'approbation du SESA (aujourd'hui DGE), à la condition de diminuer l'impact visuel des portails. Les services communaux s'étant engagés à donner suite à cette demande, l'avenant N° 6 à la concession d'eau N° 132/635 a été délivré le 16 novembre 2011.

### *3.2 Evolution du projet et mise en œuvre*

Le projet consiste en la fermeture physique de toutes les digues et estacades par des portails sécurisés, dont l'ouverture est commandée au moyen d'un badge d'accès électronique. Dès lors, la réalisation faisait appel à deux types de métiers distincts : une entreprise de serrurerie pour réaliser les portails en acier et un spécialiste du contrôle d'accès électronique pour les fermetures des portails.

Les devis estimatifs pour les travaux de serrurerie s'élevant à un montant proche de CHF 300'000.–, un appel d'offres sur invitation a été effectué par le Service d'architecture.

En revanche, pour le système de fermeture électronique des portails, le montant global étant évalué à près de CHF 50'000.–, le Service des routes et de la mobilité a pu choisir le mode de gré à gré pour l'attribution du marché, permettant de garantir la compatibilité du système avec celui du paiement électronique de l'utilisation des grues et, surtout, d'assurer la proximité du fournisseur de prestations. De plus, la solution technique proposée permettait une mise en œuvre simplifiée, évitant des travaux de génie civil qui auraient été nécessaires pour l'alimentation des autres systèmes et garantissant ainsi un coût plus avantageux.

En termes d'exploitation, le concept de fermeture des digues et estacades prévoit l'attribution gratuite d'un badge par place d'amarrage. En cas de perte ou de vol, il est désactivé et remplacé, au prix de CHF 50.–. Conformément au souhait des clubs nautiques consultés, le badge permet l'accès à toutes les estacades et digues du port dans lequel est amarré le bateau. A la demande des navigateurs, la distribution facultative d'un deuxième badge a été admise, au prix de CHF 50.–. Pour les professionnels et les clubs nautiques, un badge par amarrage est distribué ; des badges supplémentaires sont octroyés, en fonction, notamment, de leurs activités, de leur organisation et du nombre de leurs membres.

Afin d'offrir plus de confort aux navigateurs et d'optimiser l'ensemble des systèmes de gestion des contrôles d'accès, des serrures électroniques identiques ont également été installées sur certaines cabines de WC et de douches, dans les deux ports. De cette manière, les titulaires d'un badge bénéficient d'un usage exclusif d'une partie de ces installations.

Les travaux de mise en place des portails se sont déroulés durant l'année 2012. Prévus initialement de mai à juillet 2012, ils n'ont, en raison de difficultés à obtenir les matériaux nécessaires à la réalisation du concept architectural, été achevés qu'à la fin de la saison de navigation.

En parallèle, des rocade de places ont été organisées, afin de rassembler les amarrages destinés aux bateaux visiteurs, alors situés aux estacades, à des endroits non équipés de portails (quai nord à Ouchy et quai est à Vidy). Le déplacement du bateau faucardeur du Service des routes et de la mobilité a également permis d'optimiser la répartition des amarrages.

### *3.3 Insatisfaction des utilisateurs et améliorations*

Lors de l'élaboration du projet de portails, il était d'abord question de gérer les incivilités et le vandalisme gratuit, générés davantage par opportunité que par volonté et détermination. De surcroît, pour répondre à la volonté de la Commission des rives du lac de limiter l'impact du projet sur l'environnement dévolu à la détente et au tourisme, les dimensions des portails se devaient d'être « modestes ».

Si depuis l'installation du dispositif de contrôle d'accès, le vandalisme a fortement diminué (il n'y a plus eu de bornes électriques détruites ou de bateaux détachés volontairement), l'évolution du nombre de bateaux visités par des individus déterminés, a eu pour effet d'interpeller certains propriétaires qui ont alors mis en cause l'efficacité du système mis en place.

Dès lors, face à ce constat, et prenant en compte les points faibles identifiés par les plaignants et les exploitants des ports, des améliorations ont été apportées en deux temps.

#### Première série de mesures

- à Vidy : élargissement des portails au moyen de consoles latérales permettant de tendre des câbles verticaux ;
- à Vidy et Ouchy : mise en place d'un système de « pinçage » des treillis pour empêcher l'accès à la poignée intérieur permettant d'actionner l'ouverture sans badge ;
- à Vidy et Ouchy : changement de ladite poignée par un bouton tournant, afin de pallier l'ouverture à travers le filet au moyen de leviers divers ;
- à Ouchy : mise en place de tôles pliées latérales destinées à empêcher les individus de contourner les portails en glissant le pied sous la structure.

#### Seconde série de mesures

- à Vidy : soudage de pointes en acier entre les câbles tendus dans le cadre de la première série de mesures ;
- à Vidy et Ouchy : mise en place de plaques à griffes sur la face supérieure des portails ;
- à Ouchy : installation de tôles pliées complémentaires en vue d'éliminer les prises et appuis encore identifiés.

Pour compléter ces mesures, il s'est en outre avéré nécessaire de libérer chaque premier amarrage situé contre le quai dans le port de Vidy. Cette opération était indispensable pour ne plus voir les contrevenants contourner les portails en sautant sur le premier bateau. Les 14 emplacements concernés ne sont plus attribués, mais restent opérationnels en cas de besoin exceptionnel. La configuration étant différente dans le port d'Ouchy, aucune suppression de place n'a été envisagée. En revanche, aux estacades H et L, quelques amarrages ont été décalés, afin d'éviter le même risque de voir des individus franchir les portails en passant par les bateaux positionnés directement devant le renvoi latéral du portail.

De plus, conformément à la base légale permettant de dénoncer les contrevenants passant outre les portails, des panneaux indiquant « accès autorisé aux ayants droit seulement » ont été posés sur chaque portail.

Enfin, suite à des plaintes de navigateurs visiteurs, la fermeture de l'estacade accueillant des places visiteurs, dans le port de Vidy, est en cours de réalisation. Un portail, comprenant les mêmes équipements que les autres, sera posé dans le courant de l'été. Pour le contrôle d'accès, un système de badge n'étant pas adapté à la gestion des arrivées et départs des visiteurs, il est prévu d'installer un système à code, dont la combinaison peut être changée régulièrement. Ce code sera communiqué par téléphone, lorsque l'utilisateur annoncera son arrivée au bureau du lac à Vidy.

Le port d'Ouchy ne sera pas équipé de ce système, les places visiteurs étant situées sur le quai des Savoyards et dans le Vieux-Port d'Ouchy.

#### 4. Aspects financiers

Le présent rapport-préavis ne génère aucune nouvelle dépense, ni coût supplémentaire, dès lors que l'enveloppe financière globale du préavis N° 1998/15 et du rapport-préavis N° 2007/44 est respectée. Les différents comptes seront définitivement bouclés dans le cadre des boucllements usuels de fin d'année des crédits votés.

#### 5. Conclusions

Depuis l'adoption des conclusions du préavis N° 1998/15 et du rapport-préavis N° 2007/44, plusieurs années se sont écoulées. Les difficultés rencontrées à chaque étape ont fait que les travaux se sont échelonnés plus loin que prévu dans le temps. Votre Conseil a cependant été régulièrement informé de cette situation, au travers de diverses communications officielles, notamment celles des 12 mars 2012, 25 février 2013 et 24 février 2014, relatives à la prolongation de la validité de certains crédits d'investissements du patrimoine administratif et au boucllement de certains autres.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le rapport-préavis N° 2014/19 de la Municipalité, du 24 avril 2014 ;  
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. de prendre acte de la réalisation, sans dépassement des crédits octroyés, des travaux inscrits dans le cadre du préavis N° 1998/15 du 2 avril 1998, intitulé « Ports de petite batellerie de Vidy et d'Ouchy – augmentation de la capacité d'accueil et rénovation des dispositifs d'amarrage » et du rapport-préavis N° 2007/44 du 13 septembre 2007, intitulé « Modernisation des ports de petite batellerie de Vidy et d'Ouchy » ;
2. de confirmer les décisions prises, d'une part par la Municipalité, le 26 janvier 2012, et, d'autre part, par la Commission des finances du Conseil communal, le 5 mars 2012, concernant le financement, dans le cadre des crédits alloués en relation avec le préavis N° 1998/15 et le rapport-préavis N° 2007/44, des travaux de fermeture des estacades et des digues des ports de Vidy et d'Ouchy ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion Jacques Pernet et consorts intitulée « Ports d'Ouchy et de Vidy : nos locataires n'ont-ils pas droit à des estacades sécurisées ? ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

La secrétaire adjointe :  
Sylvie Ecklin