

RAPPORT DE LA COMMISSION CHARGÉE D'ETUDIER LE PREAVIS 23/00 :

Demande de crédit de Fr. 1'936'000.—pour la réfection de la digue "Staempfli" au port des Abériaux.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La commission, composée de: Madame Christiane Lehmann, Messieurs Pierre Baumgartner, Jean-Jacques Brugger, Denys Chevalier, Peter Dorenbos, Georges Suter et André Fischer (rapporteur) s'est réunie à trois reprises, les 17, 20 et 28 janvier. Lors de notre dernière séance nous nous sommes déplacés au port des Abériaux et avons écouté les explications de Messieurs Cottier et Conus, ingénieurs du bureau Conus & Bignens. Monsieur H. Schwegler, municipal responsable, était présent lors de nos séances.

Il est évident qu'il n'a pas été possible de respecter strictement les délais usuels. Nous tenons toutefois à relever que grâce à la volonté affirmée par toutes les parties impliquées : municipalité, administration communale, bureau du conseil, et commission, il a été fait diligence pour permettre d'inclure ce préavis à l'ordre du jour de la séance de février.

Introduction

Après avoir pris les mesures d'urgence nécessaires, la Municipalité a décidé de réparer la digue dans les meilleurs délais, pour pouvoir profiter des basses eaux hivernales et redonner au port le niveau de sécurité qui était le sien avant la tempête. Il s'agit également de pouvoir rapatrier les bateaux disséminés sur les places prêtées, à Prangins ou à Nyon, avant le début du printemps.

Parallèlement, la Municipalité étudie la possibilité de reconstruire la digue détruite plus au large, en créant ainsi des places d'amarrage supplémentaires. Cette étude, sous forme de trois variantes, nécessite plus de temps. Afin de raccourcir les délais, il a été décidé d'adopter la planification suivante:

1. Demande du crédit de reconstruction de la digue détruite pour la prochaine séance du conseil communal.
2. Demande éventuelle du crédit complémentaire d'agrandissement du port pour la séance agendée à fin mars. Nous gardons ainsi l'option de modifier le port, tout en assurant une réparation rapide en cas de renonciation à un agrandissement.

La commission a analysé principalement :

1. La méthode choisie pour la réparation
2. Les coûts
3. Le financement
4. Les incidences sur la saison à venir.
5. Avantages et inconvénients d'un agrandissement du port.

1. Méthode de réparation

Pour la partie à reconstruire, le système adopté est identique aux digues extérieures actuelles, à savoir palplanches et enrochements. Seul le profil diffère, pour permettre la circulation des usagers et visiteurs sur la digue.

La durée des travaux sera d'environ 5 mois.

2. Coûts

La démolition de la partie effondrée représente une part non négligeable du coût total. Une réutilisation partielle est possible, mais serait plus onéreuse que l'évacuation.

La protection du reste de la digue "Staempfli" se fera avec les enrochements lourds utilisés pour combler la brèche.

Le poste "construction de la nouvelle digue" se compose comme ci-dessous :

Construction de la jetée	730'000.—
Eau, électricité, échelles	40'000.—
Installation de chantier	165'000.—
Honoraires	55'000.—

Habituellement, les honoraires selon le tarif SIA se montent à 11% pour les travaux compliqués, de 8 à 9% pour les travaux usuels. Comme le bureau connaît le port de Prangins, il a décidé de nous faire profiter de son expérience, en fixant un taux de 5.5 % pour la réparation et de 6% pour un agrandissement éventuel, ce que nous nous plaçons à relever.

Les soumissions ont été envoyées à 3 entreprises et seront rentrées pour la séance du conseil.

3. Financement

Il s'agit de concilier la position de la Municipalité, "le port doit s'autofinancer", tout en tentant de réduire au maximum l'augmentation de la ponction financière sur les utilisateurs. N'oublions pas que la digue fait partie du patrimoine communal et que les promeneurs en profitent également.

La municipalité a atteint ce but en adoptant pour la taxe d'amarrage un taux moyen d'intérêts conforme aux emprunts à long terme et en augmentant la taxe d'utilisation de 20%.

Nous nous sommes néanmoins posé la question si la commune ne pourrait pas prendre à sa charge une partie des frais du port, vu qu'il est à disposition de la population en général. Cette aide pourrait être faite dans le cadre du compte de fonctionnement, en réduisant tout ou partie des frais administratifs, ou tout autre choix.

Si cette réflexion n'est pas une réponse à la question posée par le préavis, elle mérite, à notre avis, que la Municipalité lui consacre son attention. Pour rester dans les citations, la commission ayant rapporté en 1988 lors de la demande de crédit pour l'amélioration du port, avait émis le vœu suivant dans ses conclusions : que la Municipalité présente avec le tarif d'utilisation du port "une conception équitable portant sur la participation communale aux sports et loisirs."

4. Incidence sur la saison à venir

Il s'agira de faire preuve de flexibilité sur la gestion du port en début de saison, en recherchant des solutions marquées par le bon sens et la solidarité des usagers, alliés à une souplesse administrative. Il est évident qu'il en résultera une surcharge momentanée des services communaux, particulièrement du municipal responsable et du garde-port.

5. Avantages et inconvénients de l'agrandissement du port.

Un agrandissement éventuel du port a trois incidences principales sur le futur, à savoir:

- **La position du canton.**

La position que prendra le canton a une influence sur les délais et la sécurité du port et est l'élément déterminant sur l'option d'agrandir le port ou non. Actuellement le port n'est protégé que modérément contre les vagues de vent d'ouest. Il nous semble évident que si la création d'environ 80 places supplémentaires nécessite une procédure complète par les services cantonaux : étude d'impact, de circulation, de parcage, etc, (étude d'environ deux ans) nous serions dans l'obligation de renoncer à un agrandissement.

- **La réponse à une demande existante**

Nous avons étudié la liste d'attente actuelle, et il est certain que la création de places supplémentaires répondrait à la demande.

- **Le financement complémentaire**

Avec un prix moyen de Fr. 32'100.—par place, nous serions en dessous des coûts actuels d'un port neuf. Toutefois, l'agrandissement entraînera probablement une augmentation de la taxe d'amarrage.

Il serait toutefois dommage de laisser passer une opportunité sans l'étudier dans les détails. Le choix revient à la Municipalité de nous présenter ou non une demande de crédit complémentaire. Nous ne prenons pas position sur ce sujet, ce n'est d'ailleurs pas notre rôle à ce stade de l'étude.

Conclusions

Au vu de ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE PRANGINS

- vu le préavis municipal No 23/2000 concernant une demande de crédit de Fr. 1'936'000.—pour la réfection de la digue "Staempfli", au port des Abériaux,
- lu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- attendu que ce dernier a été régulièrement porté à l'ordre du jour

DECIDE

- 1/ d'adopter le préavis municipal No 23/2000 concernant une demande de crédit de Fr. 1'936'000.—pour la réfection de la digue "Staempfli", au port des Abériaux,
- 2/ d'accorder crédit de Fr. 1'936'000.—permettant la réfection de la digue "Staempfli", au port des Abériaux,
- 3/ d'autoriser le financement de cette opération conformément aux dispositions de l'art. 17, lettre h), du règlement du Conseil communal,
- 4/ de porter au compte d'exploitation No 470 du port des Abériaux tous les frais occasionnés par cette réalisation

Prangins, le 28 janvier 2000

La commission

Christiane Lehmann

Pierre Baumgartner

Jean-Jacques Brugger

Denys Chevalier

Peter Dorenbos

Georges Suter

André Fischer (rapporteur)

The image shows seven handwritten signatures in black ink, arranged vertically on the right side of the page, corresponding to the names listed on the left. The signatures are: Christiane Lehmann, Pierre Baumgartner, Jean-Jacques Brugger, Denys Chevalier, Peter Dorenbos, Georges Suter, and André Fischer.