

N° 22/9.22

[PRÉAVIS N° 22/6.22](#)

DEMANDE D'UN CRÉDIT DE CHF 735'000.00 TTC, SUBVENTIONS CANTONALES NON DÉDUITES, POUR LA POSE DE BRAS D'AMARRAGE AUX PONTONS E-F-G-H ET LE RENFORCEMENT DES DIGUES AU PORT DU PETIT-BOIS, AINSI QUE LE RENFORCEMENT DES DIGUES ET LE DRAGUAGE AU PORT DU CHÂTEAU.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1 PRÉAMBULE

La commission chargée de l'étude de cet objet s'est réunie le 23 juin 2022 à 18h30 à la Capitainerie au port du Petit-Bois. Elle était composée de Mesdames et Messieurs Sylvie Fay, Sylvie Trudu, Michael Francescato, Michael Fürhoff, Alexandre Ganna, André Walther et du président-rapporteur soussigné Logan Romanens.

La commission remercie M. le Municipal Jean-Jacques Aubert, en charge du dicastère Infrastructures et gestion urbaine, M. le Municipal David Guarna, en charge du dicastère des Finances, économie, informatique et population, M. Eric Hostettler, Responsable de l'Office de la propreté Urbaine et adjoint au chef de service ainsi que M. Gérard Humbert-Droz, garde-port, pour leurs explications détaillées et les réponses données aux nombreuses demandes de précisions.

2 PRÉSENTATION DU PRÉAVIS

Le préavis a pour but divers travaux d'entretien des infrastructures portuaires afin de garantir leur accessibilité et de fournir des installations d'amarrage de qualité aux usagères et usagers des ports. Ainsi, les interventions suivantes font l'objet de ce préavis :

Port du Château :

- Renforcement des enrochements des digues Est et Ouest
- Dragage de l'intérieur du port, ainsi que du chenal d'accès

Port du Petit-Bois :

- Renforcements localisés des enrochements des digues
- Pose de bras d'amarrage aux pontons E-F-G-H

Les interventions sur les enrochements correspondent à des travaux de maintenance périodique nécessaire qui sont dû notamment à l'usure de ces installations. Ces dernières sont soumises aux contraintes constantes des courants et des vagues et présentent à l'heure actuelle de sérieuses dégradations qui altèrent leur rôle protecteur du port.

En ce qui concerne le remplacement des bras d'amarrages pour les pontons E-F-G-H, ils arrivent en fin de vie. En 2020, les pontons B-C ont déjà subi cette rénovation et l'amélioration constatée apporte entière satisfaction que ce soit en au niveau du confort d'utilisation, de la modularité du ainsi qu'au niveau de la diminution des coûts d'entretien.

3 DISCUSSIONS

Tout d'abord pour comprendre l'importance des ports pour notre Ville, il est bon de rappeler quelques chiffres quant à son utilisation et son importance. Nous possédons à Morges 4 ports (Bief, Château, Petit-Bois) dont un en pleine eau (Baie de l'église) pour un total d'environ 1'000 places. Il est également à signaler que 1'500 bateaux sont en visites dans les différents ports de la Ville par année.

Au vu des chiffres ci-dessus, ces accès lacustres représentent un réel attrait tant au niveau économique que touristique.

Lors de notre première et unique séance qui s'est déroulée au port du Petit-Bois, nous avons eu droit à un programme en deux parties. Dans un premier temps, nous avons eu l'opportunité de visiter le port du Petit-Bois afin de se rendre compte sur place des installations concernées par les travaux futurs ainsi que les différents changements qui y sont prévus. Nous avons d'ailleurs pu voir les réalisations d'un précédent préavis qui a permis de renouveler les bras d'amarrage des pontons B-C. Dans un second temps, une vue détaillée nous a été présentée sur la situation des ports, les différentes contraintes auxquels ces installations sont soumises et les mesures prévues. Grâce aux résultats de l'étude géotechnique ainsi que le calcul de dimensionnement des pieux effectuée par un bureau d'ingénieur, nous avons également pu comprendre la complexité des travaux qui sont à réaliser. Ces informations sont nécessaires pour comprendre les contraintes auxquels seront soumises les pieux et à quelle profondeur il faudra les enfoncer pour assurer la solidité nécessaire. Les pieux peuvent avoir une longueur allant de treize à vingt mètres dans notre cas. De tels travaux comportent également des risques, car en fonction de la situation géologique, il est possible de rencontrer des pierres ou autres qui peuvent rendre les travaux plus complexes.

3.1 Visite du port du Petit-Bois

Lors de cette visite, nous avons pu voir l'état actuel des différents pontons E-F-G-H. Nous en avons appris plus sur la méthode de fixation des pontons mais également des réseaux de chaînes et blocs de bétons noyés dans le port pour assurer l'amarrage des bateaux. Toutes ces installations sous-marines ne seront plus nécessaires lors de la réalisation des travaux de ce préavis et impliquerons donc une baisse de frais de maintenance.

Par la suite nous avons pu voir les nouveaux pontons B-C installés en 2020 (préavis 10/5.20). Nous avons pu comparer les deux systèmes et nous rendre compte de la flexibilité d'utilisation du nouveau système.

De manière générale, nous avons également abordés divers thèmes qui sont développés dans les chapitres ci-dessous de manière thématique.

3.2 Aspects techniques

Pour la discussion des aspects techniques, nous avons eu une présentation des conclusions des rapports de l'étude géotechnique ainsi que du calcul du dimensionnement des pieux. Ces derniers ont permis entre autres de connaître et d'évaluer le type des sols et leur dureté afin de définir l'emplacement des pieux, leurs dimensions et les contraintes auxquels ils seront soumis.

Les matériaux utilisés ainsi que leur durée de vie ont fait l'objet de diverses questions de la part de la commission. D'après les informations que nous avons reçues, les pièces d'usures ont une durée de vie de trente ans, tandis que pour les pontons et autres pièces fixes, celle-ci va au-delà des quarante ans.

La commission s'est ensuite intéressée à des aspects de durabilité et d'économie circulaire. A savoir comment seront réutilisées ou recyclées les pièces qui étaient dans le lac ?

Les pièces qui sont encore en bon état comme les blocs de béton qui permettent un amarrage au fond du lac seront en partie conservées puis réutilisées à d'autres endroits, idem pour les chaînes. En revanche, celles qui seront en fin de vie, n'ayant pas subi de traitement spécifique, seront recyclées à la ferraille.

Dans le préavis les pieux nécessaires à l'installation des pontons sont prévus en acier. Or en raison de la situation actuelle, il existe une forte pression sur le marché des matières-premières. Ce qui a un impact sur les prix mais également sur la disponibilité. La commission a demandé si d'autres matériaux ont été envisagés.

Les travaux ont été planifiés selon ce qui avait déjà été entrepris lors des travaux pour les pontons B-C. En général, dans le port les pieux en aciers sont utilisés car leurs propriétés mécaniques se prêtent bien à l'utilisation dans le port. Il est possible par exemple d'utiliser des pieux en bois qui offrent une plus grande flexibilité mais dont la durée de vie est plus courte. Certaines places peuvent en être équipées mais plutôt à l'extérieur du port. Dans ce cas, d'autres solutions n'ont pas été envisagées en détail.

La commission reste d'avis que dans la situation actuelle, il serait au moins nécessaire d'évaluer l'utilisation d'autres matériaux. Ce point fera l'objet d'un vœu.

La commission a souhaité connaître comment allaient être traités les matériaux (alluvions) qui seront évacués lors du dragage. Dans quelles mesures ces matériaux peuvent être pollués, est ce que des analyses sont faites ?

Les réponses que nous avons reçues indiquent tout d'abord que tous ces travaux de dragage sont effectués dans un cadre strict et contrôlé par le canton, ceci pour justement éviter les risques de pollution issus d'alluvions contaminés. Les alluvions seront évacuées et déposées à un emplacement fourni par le canton. Si le volume dragué dépasse les 1000 m³, il y aura obligatoirement des analyses à faire (tests concernant 12 mesures différentes dont la teneur en métaux lourds). Dans notre cas, il est cependant peu probable que les 1000 m³ soient atteints, mais le Canton peut toujours demander des analyses supplémentaires. A savoir que les résultats des analyses qui avaient été effectuées lors du dernier dragage en 2014 (beaucoup plus volumineux) n'avaient révélé aucune trace de pollution, exceptées de faibles teneurs pour la zone sous la grue, qui ne sera pas draguée dans le cadre des travaux de ce préavis.

3.3 Réalisation

Dans le préavis, nous ressentons une certaine urgence dans la nécessité de réaliser ces travaux. La commission s'est donc intéressée à la raison de cette dernière ainsi qu'à l'anticipation ou la planification de ces travaux.

Il n'existe pour l'heure pas de système de mesures automatisé ou de mesures systématiques des installations concernées. Toutefois par expérience, le garde-port effectue régulièrement des plongées ciblées et préventives qui permettent d'identifier les travaux à entreprendre ainsi que leur urgence. Lors d'une dernière visite, l'état d'usure constaté était en effet plus avancé qu'attendu, c'est pourquoi il devient urgent de prendre des mesures qui se traduisent par les travaux de ce préavis.

La commission s'est ensuite intéressée à la manière dont seront suivis les travaux, et aux raisons de la réalisation des travaux en deux fois.

Le garde-port dans le cadre de ses activités, assurera le suivi des travaux lors des différentes phases, ce qui n'engendrera pas d'engagement de ressources supplémentaire. De plus il assurera certaines tâches de démontage en vue de préparer la réalisation des travaux.

Les bateaux se situant dans les zones concernées, environ 120, devront être déplacés de manière temporaire. Le nombre de places alternatives étant limité les travaux ne peuvent donc pas être réalisés en une seule fois et doivent être séparés en deux phases.

3.4 **Financement**

En ce qui concerne les aspects financiers, la commission a également pu bénéficier de la présence du Municipal en charge des Finances, ce qui a permis de comprendre plus en détails comment le financement était prévu. La commission s'est intéressée à la manière dont est financé ce genre de travaux, sans évaluer la capacité financière de la Ville, compétence relevant de la commission des finances. A des fins de compréhensions, le compte des ports étant un compte affecté selon la législation fédérale, cet investissement n'aura pas d'influence sur les comptes du ménage communal. Comptablement le montant pour financer ce préavis sera prélevé sur le fonds de réserve N°9281.0001 "Renouvellement infrastructures des ports". Celui-ci est alimenté par les excédents de revenus provenant des taxes d'amarrages. Ainsi les amortissements et intérêts seront prélevés annuellement sur ce fonds lors du bouclage des comptes.

Dans le préavis est mentionnée une clé de répartition des frais entre la commune (70%) et le canton (30%). La commission s'interroge s'il s'agit d'une clef de répartition standard, et comment se justifie-t-elle.

Le système de participation du canton est semblable à celui utilisé pour les routes cantonales traversant une localité. Il s'agit donc d'une clef de répartition usuelle. La part à la charge de la commune reste la plus importante et ceci pour une raison simple. En effet, le besoin de ces travaux est généré par les activités du port. Cela implique donc que la Ville endosse une part plus importante du financement.

Lors de la révision des aspects financiers, la commission s'est interrogée sur les coûts actuels de l'acier. En effet, il existe, en raison de la situation géopolitique actuelle, une volatilité importante du prix des matières premières.

M. le Municipal nous a confirmé que les coûts des fournitures des pieux ont subi une envolée importante depuis le dernier préavis en 2020. C'est pourquoi ces coûts ont été augmentés en conséquence, le marché reste toutefois volatile.

Comme pour les aspects techniques, la commission se demande si l'utilisation d'autres matériaux ne permettrait pas de diminuer ce risque.

Finalement, ces travaux auront un impact positif sur les frais d'entretien des installations portuaires. En effet, si les installations fixes présentes dans le lac pour l'amarrage des bateaux sont réduites, il y aura moins besoins de plongées de contrôles et moins de réparations ou remplacement de pièces défectueuses. Pour illustrer ces propos, le garde-port nous a montré entre autres, l'usure du métal rongé par l'érosion.

4 **CONCLUSION**

Les ports représentent une valeur ajoutée pour la qualité de vie à Morges, ils représentent également un atout important pour l'attrait économique et touristique de notre Ville.

Le remplacement des pontons E-F-G-H arrivant en fin de leur cycle de vie, ces travaux s'inscrivent comme des mesures attendues et nécessaires. La solution proposée amène plus de flexibilité et de confort d'utilisation pour les usagers et usagères. Concernant le renforcement des digues et le dragage des ports, nous comprenons la nécessité de réaliser rapidement ces travaux de maintenance ainsi que leur nécessité. En effet ces installations sont soumises tous les jours à des contraintes constantes, courants et vagues et ont subi l'usure du temps.

La commission souhaite encore remercier chaleureusement M. le Municipal ainsi que les employés de la Ville pour leur disponibilité et la clarté de leurs explications.

Sensibles à l'aspect durabilité et conscient des risques sérieux liés à la volatilité des prix du marché des matières premières ainsi que la disponibilité des matériaux choisis. La commission émet le vœu que la Municipalité évalue la possibilité d'utiliser d'autres matériaux plus durables et moins sensibles aux risques précités. Ceci permettrait d'assurer la réalisation des travaux de manière durable, tout en maîtrisant les coûts et les délais de réalisation.

C'est à l'unanimité que les membres de la commission ont approuvé les conclusions.

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MORGES

- vu le préavis de la Municipalité,
- après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée de l'étude de cet objet,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de CHF 735'000.00 TTC, subventions non déduites, pour la pose de bras d'amarrage aux pontons E-F-G-H et pour le renforcement des digues du port du Petit-Bois & le renforcement des digues et draguage au port du Château ;
2. de dire que le montant de CHF 735'000.00, subventions non-déduites, sera amorti en règle générale en 10 ans à raison de 73'500.00 par année, à prélever sur le fonds n° 9281.0001 "Renouvellement infrastructure des ports".

au nom de la commission
Le président-rapporteur

L. Romanens

Rapport présenté au Conseil communal en séance du 5 octobre 2022.

DÉTERMINATION
DE LA COMMISSION DES FINANCES
DU CONSEIL COMMUNAL

Préavis N° : 22/6.22

PRÉAVIS 22/6.22 - Demande d'un crédit de CHF 735'000.00 TTC subventions cantonales non déduites, pour la pose d'un bras d'amarrage aux pontons E-F-G-H et le renforcement des digues au port du Petit-Bois, ainsi que le renforcement des digues et le dragage au port du Château

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

La Commission des finances s'est réunie le 12 septembre 2022 pour se déterminer sur cet objet.

Les commissaires étaient les suivants : Mme Maria-Grazia VELINI, MM. Marc-Emmanuel CRIPPA, Vincent DUC, Frédéric EGGENBERGER, Michaël FÜRHOFF, Pascal GEMPERLI, John MAURON, Jean-Pierre MORISSETTI, Logan ROMANENS, William SAARBACH, et Mme Veronica GASKELL, Présidente-rapporteuse

Avant de se déterminer, la commission a pu prendre connaissance du rapport de la commission ad hoc.

Les travaux envisagés ont un caractère urgent pour certains – les travaux sur les enrochements permettront aux deux ports visés (Château et petit-Bois) de remplir leur rôle de protection pour les embarcations. Pour les autres travaux, il s'agit de rénovations au Petit-Bois qui permettront une diminution des coûts d'entretien.

Le financement est assuré par un fonds dédié alimenté par les excédents de revenus provenant des taxes annuelles d'amarrages. Celles-ci sont estimées à environ CHF 250'000.00 par an. Ce fonds a un solde aujourd'hui d'environ CHF 750'000.00.

Par ailleurs ces travaux bénéficient d'une subvention cantonale estimée à CHF 26'283.00 TTC.

Plusieurs membres de la commission se sont interrogés sur le caractère urgent des travaux.

D'autres ont rappelé l'existence du fonds dédié dont l'objet est précisément de financer de tels travaux, dont certains ont effectivement un caractère urgent.

Détermination

La Commission des finances, par huit voix pour, et trois abstentions recommande au Conseil communal d'accepter les conclusions du préavis susmentionné.

Pour la Commission des finances
La Présidente
Veronica GASKELL

Morges, le 20 septembre 2022