



**Rapport et questions de M. Daniel Burnat,
Président en cours de nomination de l'AUPV, au représentant de la
Municipalité de la « Sous-Commission Lac », séance du 5 février
2013**

.....

L'AUPV et ses membres utilisateurs des boucles d'ancrage du port de plaisance de Vevey que je représente sont d'avis qu'il devient maintenant absolument nécessaire de développer en détail les raisons de notre opposition à un montant trop élevé de la nouvelle taxe envisagée après les travaux de 2011 concernant les parties 1 et 2 de la digue principale. Les nouveaux tarifs qui doivent entrer en vigueur dès 2012, selon courrier aux locataires du port de Vevey pour octobre 2012, ne sont à ce jour pas encore communiqués.

Il s'agit tout d'abord de rappeler quels ont été les éléments déclencheurs de la montée en puissance depuis plusieurs années des tarifs d'utilisation des boucles d'ancrages portuaires :

- 1) tout d'abord en 1996 la construction de la digue Vaudaire avec une hausse moyenne des tarifs
- 2) puis la tempête « Lothar » en décembre 1999 et la reconstruction des caissons 4 et 5 de la digue principale avec une très forte hausse (tarifs multipliés par **2,1**).
- 3) et enfin la tempête « Cynthia » en février 2010 et le remplacement des caissons 1 et 2 de la digue principale qui va certainement aboutir à une hausse assez importante des tarifs actuels déjà plus élevés d'environ 200 % en moyenne que ceux des autres port lémaniques.

Depuis l'année 1996 les tarifs d'ancrages portuaires n'ont donc pas cessé d'augmenter, alimentant au fur et à mesure la grogne des utilisateurs qui ont particulièrement manifesté contre le montant très élevé de la hausse du début décembre 2000.

Cette grogne a été alimentée non seulement par les hausses des tarifs, mais encore par les très nombreuses questions que se posent les utilisateurs d'ancrage à propos de la gestion et des décisions des autorités municipales. L'assemblée de ce jour me donne l'occasion de vous en donner ci-après le détail :

- 1) Pourquoi dans le calcul des intérêts imputables aux utilisateurs en 2000 n'a-t-il été tenu compte uniquement des tarifs applicables **aux habitants de Vevey**, alors que le port abritait pas moins de 22 habitants hors Vevey astreints à payer des montants multipliés par deux, d'où une rentrée annuelle supplémentaire de frs. 23.925.- ? Bien entendu ce nombre de 22 hors Vevey est susceptible de varier en plus ou en moins au cours des années, mais il paraît raisonnable de pouvoir compter au moins avec une moyenne



supplémentaire sur 30 ans de frs. 500'000.- susceptible d'entraîner une diminution des intérêts de la dette.

- 2) Pourquoi entreprendre ces importants travaux lacustres en les attribuant toujours à la même firme **sans demander des offres comparatives** à plusieurs autres entreprises, permettant ainsi d'obtenir éventuellement de **précieuses économies** ?
- 3) Pourquoi ne pas prévoir une **auto assurance** pour le port ?
- 4) Pourquoi manifester une telle volonté de ne pas garder et favoriser le contact avec les usagers qui connaissent historiquement le mieux le port et sauraient orienter les meilleures décisions par leur expérience, préférant y suppléer une batterie d'ingénieurs certes peut-être compétents, mais peu à même d'anticiper les effets des tempêtes sur leurs installations, **faute de l'expérience dont bénéficie les usagers du port** ?
- 5) Pourquoi, dans le cas de la tempête Cynthia, les autorités n'ont-elles pas tenu compte de l'inquiétude manifestée à ce sujet dans une lettre de l'AUPV du 31 mars 2010 et fait confiance à « BG ingénieurs conseil » assurant textuellement, selon lettre du 10 avril de la Municipalité, que dans la situation actuelle et hormis un événement majeur, **les deux caissons 1 et 2 de la digue ne présentaient pas de danger** (voir point 4°) ?
- 6) Pourquoi, malgré plusieurs relances de l'AUPV, la Municipalité a-t-elle mis autant de temps à saisir le sérieux de la situation **et perdu environ 7 mois** pour réagir et prévoir dans l'urgence les études de sécurisation des caissons 1 et 2 ce qui, procédure oblige, a conduit à un début des travaux en ...Juin 2011 ?
- 7) Pourquoi la Municipalité et le Conseil communal n'ont-ils pas fait preuve de vue à long terme, quand en 2000 après le remplacement des caissons 4 et 5 ils ont refusé d'entreprendre aussi le confortement des caissons 1 et 2 encore en état en profitant des moyens en matériel et en personnes déjà à disposition sur place pour un supplément financier évalué **au pire à CHF 500.000.-, ce qui aurait permis d'éviter de dépenser en 2012 la modique somme de frs.4.268.000.--.** (montant indiqué dans la lettre de la Direction de l'urbanisme et des infrastructures du 18 juillet 2011) ?
- 8) Pourquoi la Municipalité n'a-t-elle pas, en 2007, pris aussi au sérieux le rapport de la commission de gestion qui demandait de consolider, voir reconstruire la digue en indiquant entre parenthèses : **« inquiétude quant à un second Lothar »** ?
- 9) Pourquoi la Commune a-t-elle voulu faire croire que le débarcadère CGN était indispensable au Port de plaisance alors que celui de la Place du Marché est à 400 mètres ? **Prix du rallongement devisé à frs. 600'000.- !**



10) Quand la Municipalité compte-t-elle **communiquer officiellement aux usagers** les nouvelles taxes d'ancrage et comment compte-t-elle motiver l'éventuelle augmentation (les calculs relatifs à celle-ci seront-ils communiqués aux usagers) ? En outre, comment va-t-elle procéder pour l'adaptation rétroactive de 2012 ?

Au nom des membres de l'AUPV et de l'ensemble des utilisateurs des ports veveysans, je vous remercie de votre attention à l'évocation de ces questions, pour lesquelles nous attendons des réponses écrites dans un délai correspondant à l'envoi des futures factures de nouvelles taxes d'amarrage à ces mêmes usagers.

**ASSOCIATION DES USAGERS
DES PORTS DE VEVEY**

Daniel Burnat
Président a.i.

Vevey, le 5 février 2013