

Réponse au postulat de M. Mathieu Blanc et consorts « Ecologique, économique et social : encourageons le boat sharing ! »

Rapport-préavis N° 2017/61

Lausanne, le 21 décembre 2017

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Le présent rapport-préavis répond au postulat de M. Mathieu Blanc et consorts intitulé « Ecologique, économique et social : encourageons le boat sharing », déposé le 30 août 2011 et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport le 24 avril 2012.

Le postulat demande à la Municipalité d'étudier toutes les possibilités permettant de favoriser la pratique du boat sharing dans les ports lausannois, tout en adoptant des mesures propres à maîtriser la gestion des amarrages.

Les Lausannois apprécient de naviguer sur le lac Léman mais la pénurie en places d'amarrage et l'opération coûteuse que peut être l'achat d'un bateau sont un frein à la pratique de ce loisir.

La solution de partager un bateau (boat sharing) préconisée par le postulant présente plusieurs avantages. Elle permet aux familles qui n'ont pas les moyens de s'acheter leur propre bateau ou aux personnes en attente d'un ancrage, de s'adonner à la navigation.

Dans ce sens, la Municipalité partage l'avis du postulant et souhaite pouvoir voir se développer un tel projet sans cependant remettre en cause les principes d'attributions et de gestion des amarrages, ceux-ci ayant fait leurs preuves notamment pour maîtriser la durée d'attente pour l'obtention d'un emplacement.

A cet effet, dix amarrages seront réservés prochainement dans le port d'Ouchy.

2. Table des matières

1. Objet du rapport-préavis	1
2. Table des matières	1
3. Préambule	2
3.1 Augmentation de la capacité d'accueil	2
3.2 Evolution des listes d'attente	2
3.3 Rappel du contexte	4
4. Réponse au postulat	5
4.1 Boat sharing ? De quoi parle-t-on ?	5

4.2	Autres ports lémaniques	6
4.3	Constats et expériences issus de la pratique – réflexions	6
5.	Proposition	7
5.1	Rénovation des estacades du port d'Ouchy	7
5.2	Appel d'offres	8
6.	Cohérence avec le développement durable	8
7.	Aspects financiers	9
7.1	Incidences sur le budget d'investissement	9
7.2	Incidences sur le budget de fonctionnement	9
8.	Conclusion	9

3. Préambule

3.1 Augmentation de la capacité d'accueil

Il est nécessaire de rappeler quelle était la situation qui prévalait dans les ports lausannois lors de l'adoption par votre Conseil de deux préavis et rapport-préavis relatifs à l'augmentation de la capacité d'accueil des ports.

La Municipalité écrivait déjà, dans le cadre du préavis N° 1998/15 du 2 avril 1998¹ et du rapport-préavis N° 2007/44 du 13 septembre 2007² que l'offre en places d'amarrage dans les ports lausannois était inférieure, de manière quasiment endémique, à la demande. C'est pourquoi, il était demandé de financer la construction de nouveaux amarrages dans le port de Vidy. A cet effet, deux crédits d'investissement du patrimoine administratif de respectivement CHF 650'000.- et CHF 224'000.-, ont été alloués à la Municipalité. Les travaux se sont échelonnés sur deux hivers (2008-2009 et 2009-2010) et ont permis de créer une centaine de places supplémentaires.

En parallèle, une démarche en optimisation des emplacements a été effectuée. Elle a consisté à contrôler toutes les dimensions des bateaux et à les placer, par rocade, sur des amarrages de dimensions correspondantes. Certaines catégories d'amarrages larges, moins prisées, ont été remplacées par des places étroites, permettant de mieux répondre à la demande. Cette opération a été achevée en 2010.

Enfin, l'augmentation de la capacité d'accueil n'est pas la seule mesure qui a permis de diminuer drastiquement le temps d'attente des demandes non satisfaites. L'application plus rigoureuse des règles relatives à l'usage des amarrages a porté ses fruits. De nombreuses procédures ont été menées de manière à ne plus admettre les innombrables prêts et arrangements divers qui contribuent largement au blocage des listes d'attente. Elles ont permis de « remettre en jeu » un certain nombre d'amarrages. Cependant, ces procédures ont aussi permis de mettre en évidence le fait qu'il est indispensable que l'autorité communale maintienne des règles strictes lui permettant d'agir sérieusement à l'encontre de ces pratiques.

3.2 Evolution des listes d'attente

L'évolution de la situation des demandes d'amarrage en liste d'attente non satisfaites est analysée depuis 2008, puisque c'est à compter de cette année que l'augmentation de la capacité d'accueil du port de Vidy est effective.

Les chiffres ci-dessous sont issus des rapports de gestion des années 2008 à 2016 et ne concernent que les places à l'eau et ne tiennent pas compte des places visiteurs. Les 46 places

¹ BBC 1998, T. I, pp. 813-834.

² BBC 2007-2008, T. I, pp. 459-490.

visiteurs, réparties dans les ports de Vidy, Ouchy et le Vieux-Port d'Ouchy, sont destinées, comme leur nom l'indique, à l'accueil des visiteurs et doivent être conservées en tant que telles. Enfin, il convient également de rappeler que les travaux de fermeture des estacades (cf. rapport-préavis N° 2014/19 du 24 avril 2014 « réponse à la motion de M. Jacques Pernet et consorts "Port d'Ouchy et de Vidy : nos locataires n'ont-ils pas droit à des estacades sécurisées ?" »), effectués en 2012-2013, ont imposé de renoncer à une quinzaine d'amarrages situés en début d'estacades.

Depuis 1969, les places sont attribuées en priorité aux personnes qui peuvent justifier d'un domicile privé principal à Lausanne. Les chiffres ci-dessous ne concernent donc que des Lausannois uniquement, puisque la demande en places faite par ces derniers dépasse de manière constante les personnes domiciliées ailleurs.

Tableau récapitulatif des inscriptions en liste d'attente émanant uniquement de Lausannois

Année	Nombre de demandes en liste d'attente	Nombre de places à l'eau (places visiteurs non comprises)
2007	818	1221
2008	796	1337 ¹
2009	607	1337
2010	476	1347 ²
2011	414	1347
2012	372	1347
2013	379	1333 ³
2014	376	1335 ⁴
2015	239	1338 ⁵
2016	289	1338

¹ 116 places supplémentaires suite à l'agrandissement du port de Vidy

² 10 places ont été créées lors de la modification du Quai Est à Ouchy

³ 14 places ont été supprimées pour la sécurisation du port de Vidy

⁴ 2 places ont été créées sur ponton pour Cercle de la Voile de Vidy et l'Ecole de Voile de Vidy

⁵ 3 places ont été ajoutées pour la voirie lacustre

L'augmentation de la capacité d'accueil, les contrôles et, le cas échéant, les procédures entreprises ont ainsi permis de passer de 818 demandes en liste d'attente à 289 en 2016 et de diminuer le temps d'attente de 18 ans pour certaines catégories d'amarrages à 2 à 3 ans environ, ce qui est du jamais vu sur l'ensemble du lac Léman.

Malgré cela, la pénurie en amarrages est encore une réalité. En outre, la Municipalité souhaite maintenir son soutien à la pratique de la navigation par le plus grand nombre, mais en restant très vigilante sur l'usage qui est fait des amarrages et du principe de l'égalité de traitement, notamment par rapport aux différents clubs nautiques. S'agissant de ports publics, la Municipalité n'entend pas non plus en déléguer la gestion à des tiers.

3.3 Rappel du contexte

Le postulat auquel il est répondu par le présent rapport-préavis a fait suite à la problématique générée par le Club Folle Brise. De manière à bien cerner les enjeux, il paraît utile de rappeler quels sont les principes qui prévalent s'agissant de la gestion des ports lausannois.

Les ports de Vidy et d'Ouchy appartiennent au domaine public cantonal et ont été mis à la disposition de la Commune de Lausanne par concession. La Municipalité est chargée de leur administration et est tenue de prendre en compte toutes les règles qui se cumulent dans ce domaine. En effet les règles qui concernent le bateau, l'amarrage et le titulaire de l'autorisation sont indissociables et peuvent être résumées comme il suit.

1) Le numéro d'immatriculation concerne un bateau et suit le bateau durant toute sa durée d'utilisation, quels que soient son propriétaire et l'amarrage sur lequel il est autorisé à être amarré. Les règles en matière d'immatriculation des bateaux sont différentes de celles des véhicules à moteur et sont indissociablement liées à celles concernant les amarrages.

En effet, dans le canton de Vaud, en application de l'article 97 alinéa 2 de l'Ordonnance sur la navigation intérieure (ONI), la règle est qu'aucun bateau ne peut être immatriculé s'il ne dispose pas d'un lieu d'amarrage.

En outre, l'ONI (article 97 alinéa 6) impose qu'une seule personne puisse s'inscrire en tant que détenteur du bateau et le Service des automobiles et de la navigation du canton de Vaud (SAN) exige qu'elle soit titulaire d'une autorisation d'amarrage validée par l'autorité portuaire. Le SAN n'immatricule ainsi aucun bateau sans avoir préalablement obtenu la preuve, par l'attestation d'une autorité portuaire, que ce bateau pourra effectivement être amarré à tel ou tel endroit. Toutefois, une exception consiste à immatriculer un bateau sur remorque.

C'est pourquoi, les Directives municipales 2011 prévoient que le candidat doit immatriculer le bateau à son propre nom et que la demande d'immatriculation doit être préalablement validée par le Bureau du lac (chiffre 6 des Directives 2011).

2) Les autorisations d'usage accru du domaine public pour le droit d'amarrage sont personnelles et incessibles et ne confèrent aucun droit acquis. Elles sont toujours délivrées à une personne précise qui doit remplir certaines conditions (par exemple, être domicilié à Lausanne) et aptitudes (être à même de pratiquer personnellement la navigation de manière constante).

La procédure d'attribution comporte plusieurs étapes successives une fois que le candidat est arrivé en tête de liste d'attente (période de réservation, suivie éventuellement d'un octroi ou d'un refus si le candidat n'a pas rempli certaines exigences).

Une autorisation n'est valable que pour un bateau qu'elle mentionne expressément et seul le bateau immatriculé au nom du titulaire de l'autorisation peut être amarré sur la place attribuée.

3) Les transferts d'amarrage et/ou changements de bateaux ne sont pas accordés d'office et ne consistent pas en un droit absolu (cf. chiffre 7 des Directives 2011).

La Municipalité a également voulu que les amarrages soient attribués à des navigateurs et non à n'importe quel citoyen. Cela signifie que le titulaire de l'amarrage doit être capable de piloter seul son bateau et de pratiquer personnellement la navigation. Il doit en être l'unique « capitaine ». Il paraît évident de ne pas attribuer des places à des personnes qui n'ont aucune idée de la navigation et ne sont pas en mesure d'assurer eux-mêmes une sortie sur le lac.

Cette exigence vise aussi à ne pas permettre les arrangements de complaisance, qui sont fréquents compte tenu des nombreuses tentations de fraudes que la pénurie en amarrages induit, pour différents motifs selon les personnes. Ces motifs vont du simple fait de vouloir rendre service à des proches ou des connaissances qui ne sont pas domiciliées à Lausanne à l'appât du gain en mettant à disposition un amarrage sous le couvert d'une situation administrative fictive et le faire payer au prix fort au navigateur passionné qui ne trouve pas d'amarrage et est prêt à y mettre le prix.

Le titulaire d'un amarrage ne peut pas disposer de son emplacement comme bon lui semble, même à titre gratuit. Il ne peut pas mettre son amarrage à la disposition de tiers, par le biais d'arrangements passés au sujet du bateau et quelle qu'en soit la manière (don, prêt, contrat de fiducie, etc.).

Ces règles ont été édictées pour tenir compte du fait que, de facto, un bateau sans ancrage est quasiment inutilisable, hormis les petites embarcations de faible poids, stationnées à terre, qui peuvent être aisément manipulées à la main.

Il est contraire à l'intérêt public et à une saine gestion de la navigation et des eaux et rives du lac, de voir augmenter le nombre de bateaux sans havre. Le risque de voir se multiplier les amarrages sauvages ou les usages illicites des ports et rives du lac est bien réel.

Le sort du bateau, de son propriétaire et de sa place sont donc intimement liés et il n'est pas possible de « prêter » son bateau sans « prêter » son amarrage.

Il s'agit de règles toutes issues du droit public, lequel l'emporte sur les règles de droit privé et les éventuels arrangements de mise à disposition à des tiers ne doivent pas les vider de leur substance.

Un arrêt de principe rendu le 13 février 2017 (ATF 2C_227/2016) par le Tribunal fédéral a confirmé la pratique constante de la Municipalité dans ce sens, en particulier le fait que la mise à disposition d'un amarrage à un tiers étant en soi de nature à justifier un retrait de l'autorisation d'amarrage.

La Municipalité ne souhaite pas renoncer à ce cadre juridique puisque ce sont ces règles qui lui ont permis, dans une grande mesure, d'atteindre les objectifs fixés et de permettre aux navigateurs lausannois de profiter de « leurs » ports, dans le respect de l'équité et avec transparence. La réglementation municipale ne sera donc pas modifiée à l'avenir.

4. Réponse au postulat

4.1 Boat sharing ? De quoi parle-t-on ?

Il n'y a aucune définition officielle du boat sharing. Les définitions les plus usuelles du boat sharing se limitent à la notion de partage de bateau, mais ne portent en général pas plus loin et ne définissent pas toutes les modalités de ce partage. Le plus souvent, il s'agit de la mise à disposition d'un bateau – et de l'amarrage qui va avec – à des tiers, par le biais d'une structure qui en organise les modalités.

On assiste, au sujet du boat sharing, aux mêmes explications et motivations que celles parfois adoptées au sujet des locations via des plateformes (appartements, véhicules, etc.).

Il n'y a cependant, en comparaison objective des composantes de chacun de ces systèmes, aucune différence avec la location, la colocation ou la sous-location de bateaux. Il s'agit en effet de mettre à disposition de personnes qui souhaitent naviguer sur un bateau pour un temps donné et moyennant une contribution financière (appelée selon les cas et l'esprit dans lequel s'inscrit la démarche : prix de location, finances d'inscription, cotisation, participation aux frais, contribution requise, etc.).

La notion juridique de copropriété n'est pas pertinente et ne peut s'appliquer, le partage d'un bateau étant limitée à une sortie et n'impliquant pas un transfert d'une part de propriété. De toute manière, cette pratique ne revêt aucun intérêt pour trouver une solution permettant le boat sharing puisqu'elle n'est pas acceptable en regard des règles relatives à l'attribution des amarrages et de l'immatriculation des bateaux, explicitées ci-dessus.

Le boat sharing se distingue clairement de la notion de bourse aux équipiers, pratiquée le plus souvent dans le cadre des clubs nautiques et permettant à certains propriétaires de bateaux de compléter leur équipage (ou à l'inverse aux équipiers d'annoncer leurs disponibilités) pour

organiser certains convoys de bateaux ou certaines régates. Cette pratique ne s'inscrit pas dans la notion de boat sharing, puisqu'il ne s'agit pas de prêter ou de mettre à disposition un bateau mais de permettre à son capitaine de compléter son équipage. Le cobaturage ou la co-navigation sont d'autres termes pour désigner cette même pratique. Cette dernière notion n'est donc pas traitée dans ce rapport-préavis et n'est pas remise en cause.

4.2 *Autres ports lémaniques*

Une recherche a été menée afin de déterminer comment se pratique le boat sharing dans d'autres ports lémaniques.

A Prangins, au port des Abériaux, une école de navigation offre un programme d'utilisation partagée de bateaux de location et de boat sharing. Il est possible de faire usage de voiliers ou de bateaux à moteur pour quelques heures ou par journée. Des abonnements sont aussi possibles. Il est à souligner que les bateaux sont immatriculés au nom de l'école, au titre de bateau de location, et au bénéfice d'un amarrage au nom de cette structure. L'assurance RC est également une assurance de location de bateaux.

A Lutry, une société propose le même type d'arrangement pour des kayaks, des voiliers sans skipper ou des bateaux à moteur avec pilote, avec différentes possibilités en termes d'usage (pour 2 heures, par demi-journée, journée, week-end ou séjour de plus longue durée). Le principe est le même qu'à Prangins : ces bateaux sont immatriculés et assurés en tant que bateaux de location et au bénéfice d'amarrages au nom de la société exploitante.

A Pully, le Club nautique offre la possibilité de naviguer sur deux voiliers de type « Surprise » en temps partagé. Ces bateaux sont immatriculés et assurés au nom du club, au bénéfice d'amarrages à son nom.

Dans différents ports, il est possible de louer des bateaux à moteur ou à voiles, par le biais de sociétés telles que Sailcom. Toutes sont au bénéfice d'amarrages, d'immatriculations et d'assurances à leur nom et pour l'activité pratiquée.

Le constat est cependant constant : tous les bateaux au bénéfice des structures qui les exploitent et qui en sont responsables sont immatriculés et assurés en tant que bateaux de location.

4.3 *Constats et expériences issus de la pratique – réflexions*

La Municipalité a toujours – et depuis très longtemps – considéré que le principe de permettre aux personnes de pouvoir naviguer, sans être propriétaire de leur propre bateau, était une bonne idée, présentant indubitablement de nombreux avantages, le principal étant d'offrir un plus grand accès pour le public aux activités nautiques (prix allégés, peu de contraintes administratives, possibilités de formation, etc.). C'est ainsi que de nombreux amarrages ont été attribués à différents clubs nautiques, écoles de navigation, entreprises et écoles de la région, dans le but de permettre plus largement de se former à la navigation et de la pratiquer, pour son plaisir ou dans le cadre de compétitions. Le Service des sports a également beaucoup œuvré dans ce but, en soutenant la formation des jeunes. Divers projets de réinsertion sociale ont aussi été subventionnés par le Service social.

Cependant, la Municipalité a aussi dû souvent déchanter quant à l'évolution qui a été donnée à certains de ces projets. Des problèmes récurrents découlant, en particulier, de la concurrence existant entre certains acteurs – dont la vision diffère sur la manière de pratiquer telle ou telle activité – du manque d'ouverture aux nouveaux membres, de problèmes de personnalités, de conflits d'intérêts privés et/ou financiers, d'exigences fixées au public de façon unilatérale et parfois par le biais de cotisations ou de locations chères, ont trop souvent compromis les intentions initiales louables. La Municipalité a souvent été mise devant le fait accompli, notamment lorsque certaines structures ont été mises en œuvre sans autre avis ou concertation et sans qu'au final ces projets ne paraissent répondre réellement aux attentes du public.

La Municipalité a aussi tenu compte, dans son analyse, du constat selon lequel des propriétaires de bateaux qui pratiquent vraiment eux-mêmes la navigation entretiennent une relation assez fusionnelle avec leur bateau. Ils y ont investi non seulement beaucoup d'argent mais aussi beaucoup de temps et de passion. Leur bateau représente davantage qu'un simple objet ; il s'agit également d'un vecteur émotionnel, en lien avec de bons moments en compagnie de proches ou, à l'inverse, de solitude et de calme dans un environnement naturel remarquable. Ces navigateurs ne prêtent pas leur bateau et cette catégorie de personnes doit être distinguée des personnes voulant se limiter à pratiquer ponctuellement ce loisir.

La pratique déployée par le Club Folle Brise fonctionne uniquement en utilisant des bateaux de privés, immatriculés au nom de ces privés, et stationnés sur des amarrages qui leur sont attribués personnellement. Elle ne peut s'inscrire dans le contexte réglementaire lausannois décrit ci-dessus (cf. point 3.3). Les responsables de ce club ont constitué une flotte de bateaux, propriétés de tiers, qu'ils mettent à disposition des membres de leur club, moyennant finance. Quant aux privés, ils recourent à cette façon de procéder pour conserver « leur » droit d'amarrage, alors qu'ils ne naviguent plus, laissant ainsi ouverte la possibilité de relancer leur pratique quand bon leur semble. Certains particuliers recourent à cette solution pour éviter d'avoir à payer tous les frais liés à la propriété de leur bateau (entretien, assurances, taxes, expertise, etc.).

La Municipalité n'entend pas, comme déjà expliqué, déléguer la gestion des ports à des tiers, ni ouvrir la brèche dans un système réglementaire, qui malgré le fait qu'il a été renforcé, permet encore trop souvent des arrangements de complaisance. La Municipalité n'est donc convaincue ni par le système mis en œuvre par Folle Brise qui, de fait, s'apparente à une location de bateaux, ni par d'autres arrangements qui ne permettent pas de faire la distinction avec une sous-location ou une autre situation fictive de complaisance non autorisée.

En outre, le nombre de places dans les ports étant défini et limité, la Municipalité doit s'assurer que la répartition en est faite de manière équitable, de manière à trouver un équilibre entre les différents besoins des catégories d'utilisateurs (plaisanciers, professionnels du nautisme, clubs nautiques, pêcheurs, services de sécurité et d'entretien publics, écoles, etc.).

Enfin, elle souhaite offrir aux plaisanciers des bateaux sûrs et attractifs.

5. Proposition

5.1 Rénovation des estacades du port d'Ouchy

La construction du port d'Ouchy dans sa forme actuelle a commencé en 1967. Les estacades sont composées de caissons flottants en béton. Selon la norme SIA 260, la durée d'utilisation d'un tel ouvrage « d'importance normale » est de 50 ans. Les caissons flottants, dont le béton est de plus en plus dégradé, arrivent donc à la fin de leur durée d'utilisation. Ceci est confirmé par le relevé des volumes d'eau extraite semestriellement des caissons par la voirie lacustre. En effet, une tendance à la hausse est particulièrement marquée ces 10 dernières années. Dès lors, il est temps de procéder à leur remplacement.

Le port de petite batellerie d'Ouchy dispose de 624 places d'amarrage. La Commune de Lausanne est bénéficiaire de la Concession n° 135 pour l'usage d'eau octroyée par le Canton de Vaud qui permet l'aménagement d'un total de 660 places dans le port. Aussi, l'optimisation de la configuration permettrait d'augmenter la capacité du port de 36 places. Cette capacité supplémentaire offrirait davantage de souplesse pour répondre à l'évolution des besoins (extension de l'offre).

Par ailleurs, le dispositif visant à sécuriser les places d'amarrage situées aux estacades au moyen de portails d'accès porte ses fruits. Cependant, les places situées au quai des Savoyards et à la Jetée d'Osches demeurent directement accessibles depuis la place de la Navigation, sans

contrôle d'accès. Dès lors, les études offrent l'opportunité de sécuriser ces places ainsi que les installations.

Enfin, il est également envisagé d'adapter les infrastructures aux besoins des usagers en termes d'équipements, de fonctionnalité et d'améliorations.

A cet effet, la Municipalité a porté au plan des investissements un montant de CHF 6'100'000.-, pour effectuer ces travaux, planifiés en principe pour les hivers 2022-2023 et 2023-2024. Un préavis sera soumis à votre Conseil et sera précédé d'une demande de crédit d'études.

Ce projet permettra de compenser les dix places à Ouchy qui seront prochainement mises à disposition pour du boat sharing.

5.2 Appel d'offres

Compte tenu de ces différents paramètres, la Municipalité souhaite procéder par un appel d'offres. Celui-ci sera ouvert aux personnes physiques ou morales, sur la base d'un cahier des charges précis, pour présenter un ou plusieurs projets de boat sharing pour 10 bateaux au total en partage (voiliers et à moteur). A cet effet, elle mettra 10 amarrages dans le port d'Ouchy à disposition d'une ou plusieurs structures de ce type.

Les personnes intéressées devront présenter des projets remplissant le cahier des charges et exigences minimum suivants :

a) Bateaux à proposer

Six voiliers, destinés tant aux familles qu'aux sportifs, et quatre bateaux à moteur, soit des bateaux de types et de dimensions différentes permettant la plaisance en famille, la pratique de la voile un peu plus sportive ou le ski nautique, devront être proposés. Le but est de disposer de bateaux sûrs mais intéressants à la navigation, appréciés du public et attractifs. Il ne s'agit pas de disposer au final de bateaux vieux ou démodés et peu performants.

b) Exigences administratives

Ces bateaux devront impérativement être immatriculés au nom de la personne qui sera chargée du boat sharing et assurés conformément à l'activité déployée. Le demandeur devra également remplir les conditions pour obtenir l'autorisation ad hoc de l'autorité cantonale, délivrée sur préavis communal.

c) Formation du titulaire – responsabilité et suivi de ses clients

Les personnes responsables du boat sharing devront être au bénéfice d'une solide formation en navigation et en secourisme. Elles devront également justifier d'une présence effective sur place, de manière à pouvoir s'assurer du respect des différentes règles et pratiques en matière de navigation notamment.

d) Politique de prix et disponibilité des bateaux pour le public

Le demandeur devra expliquer de manière transparente sa politique de prix et les conditions fixées au public pour naviguer. Il devra également définir la disponibilité des bateaux qui sera assurée pour le public puisque certaines plages horaires seront bien évidemment davantage sollicitées que d'autres et des modalités visant à répartir au mieux le temps de chacun seront arrêtées, par exemple la possibilité de réserver au maximum un jour de navigation par semaine.

6. Cohérence avec le développement durable

La mise en œuvre d'un tel projet de partage de bateaux est en adéquation avec une consommation plus responsable de toutes les composantes de la pratique de la navigation, en particulier l'usage des bateaux et de l'espace disponible dans les ports déjà construits.

Prévoyant à la fois de la navigation à la voile, par nature respectueuse de l'environnement, et, pour les bateaux à moteur, la possibilité d'évoluer vers des moteurs utilisant des énergies

renouvelables (en fonction de l'évolution des technologies), ce projet apparait en phase avec les objectifs poursuivis.

Enfin, la partage de bateaux encourage également l'échange social et la convivialité, qui relèvent également de ces notions.

7. Aspects financiers

7.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville à ce stade.

7.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce rapport-préavis n'a pas d'incidence sur le budget de fonctionnement de la Ville à ce stade.

8. Conclusion

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2017/61 de la Municipalité, du 21 décembre ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'accepter la réponse de la Municipalité au postulat de M. Mathieu Blanc et consorts intitulé « Ecologique, économique et social, encourageons le boat sharing ! ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter