

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 141 (2015)
Heft: 2: Nouveaux musées d'ethnographie

Rubrik: [Pas] mal d'archives

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DÉSIRS DE RIVAGE

Une série d'articles à partir des Archives de la construction moderne (ACM)

Les rives lacustres sont devenues l'enjeu de luttes de pouvoir. Pendant que les uns prétendent imposer à l'autorité la multiplication infinie des places d'amarrage, d'autres militent pour l'accès public généralisé aux rives du lac.

Historiquement, les «droits de rive» furent une prérogative ecclésiastique au moins jusqu'au 16^e siècle. L'ère industrielle a considéré le lac d'abord comme une voie de communication y installant les usines à gaz, tributaires d'une matière première pondéreuse, le charbon. Depuis les années 1930, l'intérêt pour l'espace de loisir s'est développé, et généralisé. A Lausanne, les tenants de l'hygiénisme et de l'olympisme ont poussé à faciliter l'accès aux rives. Ils ont été puissamment relayés par les organisateurs de l'Expo 64 qui a livré une portion importante des rives, en partie créées par des remblais, à l'usage public (voir *TRACÉS* n° 20/2014, p. 6).

Le succès remporté par cette commodité a fait germer l'idée que l'accès aux rives du lac était un droit et qu'il devait être traduit comme tel dans la loi et dans les faits. Mais la réalité résiste. Des portions qui s'y prêtent objectivement mal, et les intérêts des propriétaires riverains sont clairement lésés. De plus, comme souvent, un phénomène nouveau entraîne des effets secondaires: là où l'accès a été rendu possible, les riverains se sont barricadés derrière des dispositifs de dissimulation et de protection, le plus souvent «verts», prétendument «naturels». Haies de lauriers, de thuyas, doublant des palissades plus ou moins opaques. Pour profiter tout de même de l'accès direct au lac, les riverains ont obtenu d'une autorité qu'on sent empreinte d'un sentiment de culpabilité des droits d'usage aggravé du domaine public en nature de pontons de garages à bateaux, de grues et de gadgets électromécaniques de mise à l'eau, défendus et vidéo-surveillés contre les intrusions illicites. Il suffit de cheminer par le sentier des rives entre Pully et Ouchy pour voir ce paysage défiguré de part et d'autre du chemin public par des dispositifs quasiment militaires ou carcéraux de «sécurité». L'idée de «l'accès public aux rives du lac», jolie proclamation en théorie, se révèle en pratique, monstrueusement contre-productive et destructrice, par l'édification de véritables lignes Maginot de la ségrégation sociale.

La litanie sur le manque de places d'amarrage est elle aussi de l'ordre des croyances sans fondement. Mises bout à bout, les places d'amarrage existantes forment en théorie un chapelet aussi long que les rives du lac Léman. La surface du lac et ses rives étant



disponibles en quantité finie, il est clair que toutes et tous ne peuvent prétendre à une place d'amarrage. Les observateurs savent que le taux d'utilisation moyen des embarcations est extrêmement faible. Il l'est objectivement, même pour des navigateurs assidus. Peu de gens peuvent ou veulent passer la majorité de leur temps sur l'eau. Les navigateurs savent par ailleurs que toutes les unités de moins de huit mètres de long et qui ne sont pas construites en bordés de bois classique ont avantage à être stockées hors de l'eau. Ils savent également que le stockage à sec évite l'usage de peintures dites *antifouling*, hautement polluantes. De plus, le coût d'entretien des places d'amarrage n'est nullement proportionnel à l'encombrement des unités, mais est d'abord fonction de chaque poste créé (chaînes, bouées, passerelle, administration). Considéré de ce point de vue là, il est clair que 70 à 80% des places disponibles sont accaparées par des bateaux qui pourraient être stockés à terre dans des systèmes de *dry dock*, qui peuvent être administrés par des entrepreneurs privés – les

exemples étrangers de ports à sec exploités 7/7-24/24 démontrent que le système fonctionne.

Sauf que sur les rives de nos lacs, il doit affronter la concurrence déloyale des Etats cantonaux qui bradent les droits d'amarrage à des prix tellement bas que nul n'a intérêt à se lancer dans une entreprise concurrente. En toute rationalité économique, le prix d'un amarrage devrait se calculer sur la base d'un forfait de base par boucle, augmenté d'un montant indexé sur l'encombrement de l'unité. En réduisant l'écart entre la taxe payée par les petites unités, on se rapproche des coûts qu'elles génèrent et on les encourage à choisir le système concurrent. Ces soucis étaient étrangers aux créateurs de Port Gitana!

Pierre Frey, historien de l'art

1 Bassin de carénage avec yacht à moteur (Photo Fonds de Morzier, images des chantiers à Port Gitana pour la baronnie de Rotschild)