



1 Embouchure de la Venoge

Un delta pour la Venoge

Enjeux et perspectives

Auteur : Delphine Rudasigwa, Lausanne, VD

Soumis le : 29 juin 2023

Travail de fin de formation Ranger 2022/23

Centre forestier de formation Lyss



Table des matières

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Résumé | 4 |
| 2 | Introduction..... | 5 |
| 2.1 | Situation initiale | 5 |
| 2.2 | Description de l'objectif et problème | 5 |
| 2.3 | Procédure et méthode | 6 |
| 2.3.1 | Documentation | 6 |
| 2.3.2 | Prise de contact avec les administrations compétentes | 6 |
| 2.3.3 | Enquêtes sur le terrain..... | 6 |
| 3 | Résultats | 7 |
| 3.1 | Deltas: définition et potentiel..... | 7 |
| 3.1.1 | Écologie et biodiversité | 7 |
| 3.1.2 | Protection contre les inondations | 7 |
| 3.1.3 | Amélioration de la qualité de l'eau | 7 |
| 3.1.4 | Valorisation touristique et récréative | 8 |
| 3.2 | Le Rhône..... | 8 |
| 3.2.1 | Histoire | 8 |
| 3.2.2 | Les trois corrections..... | 8 |
| 3.2.3 | La réserve naturelle des Grangettes..... | 10 |
| 3.3 | La Venoge | 13 |
| 3.3.1 | Histoire | 13 |
| 3.3.2 | Le plan de protection de la Venoge | 13 |
| 3.3.3 | Les zones alluviales..... | 15 |
| 3.3.4 | L'île aux oiseaux de Préverenges | 16 |
| 3.3.5 | L'embouchure..... | 17 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 3.3.6 | Le port | 18 |
| 3.3.7 | L'enquête et la collaboration avec l'AVV | 20 |
| 4 | Conclusions | 23 |
| 5 | Remerciements | 25 |
| 6 | Déclaration d'authenticité | 25 |
| 7 | Liste des illustrations et des tableaux..... | 26 |
| 8 | Liste des sources / bibliographie | 26 |
| 8.1 | Ouvrages | 26 |
| 8.2 | Articles..... | 26 |
| 8.3 | Revue | 27 |
| 8.4 | Ressources numériques | 27 |
| 8.5 | Reportages..... | 28 |
| 8.6 | Documents officiels..... | 28 |
| 9 | Annexes..... | 29 |

1 Résumé

Ce travail ne reflète pas à proprement parler l'une ou l'autre tâche confiée habituellement à un ou une Ranger, mais s'en fait comme l'avant-propos.

Le contexte de la renaturation de l'embouchure de la Venoge permet d'appréhender les différentes étapes, souvent complexes, qu'il est nécessaire de traverser lors de tout projet de cette envergure afin d'arriver au résultat final.

Des recherches documentaires ont permis de mettre en exergue les évolutions similaires suivies par les embouchures de la Venoge et du Rhône dans le Léman à travers les siècles derniers, de présenter le potentiel écologique et l'importance de la sauvegarde de tels sites, et de comprendre les enjeux actuels à travers le déroulement historique dont ils procèdent.

Des enquêtes de terrains ont servi à confronter les données collectées auprès des administrations compétentes à l'état actuel de l'embouchure de la Venoge.

La modeste contribution de ce travail s'inscrit donc dans le cadre d'une récolte de données mandée par l'Association Venoge Vivante (AVV) concernant les rives de la Venoge à son embouchure, et le projet d'un nouveau port. En effet, la prochaine étape qui permettra au projet de renaturation de l'embouchure de se poursuivre est le déplacement des bateaux qui sont pour le moment amarrés le long des rives. Etape délicate parmi d'autres, car les buts mêmes du plan de protection de la Venoge (cf. 3.3.2) expriment, dans leur formulation, les compromis qu'il va falloir trouver entre les différentes parties prenantes. Ceci afin que les divers aménagements envisagés, parfois incompatibles à première vue, puissent tout de même trouver leur place au sein du même périmètre.

2 Introduction

2.1 Situation initiale

En 1990, suite à la votation en faveur de l'initiative "Sauver la Venoge", l'Association Venoge Vivante (AVV), association faîtière regroupant Les VERT-E-S, WWF, l'Association pour la Sauvegarde du Léman (ASL) et Pro Natura a été créée.

Sept ans plus tard, suite à cette initiative, un plan de protection de la Venoge a été approuvé par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

Afin d'élaborer les mesures de protection concernant la rivière et de veiller à leur bonne exécution, la Commission Consultative Venoge a été mise sur pied, constituée de membres des différentes parties prenantes, dont l'AVV.

Une vingtaine d'années plus tard, de nombreuses réalisations d'importance écologique ont vu le jour (assainissement de deux décharges; aménagements favorables à la faune piscicole; travaux forestiers d'entretien et d'assainissement de rives boisées; revitalisation du cours d'eau), de Lussery-Villars à Echandens.

Actuellement, une étude de faisabilité de la création d'un delta à l'embouchure de la rivière dans le lac Léman, à proximité de l'Île aux Oiseaux est en cours. Il s'agit d'un site touchant deux communes (Saint-Sulpice et Préverenges) pour lesquelles des travaux de renaturation et de protection contre les crues sont nécessaires.

En 2019, des négociations ont été entamées avec différents groupes d'intérêt aux besoins spécifiques: en effet, les zones contiguës sont occupées par des installations sportives et de détente, et les rives par les places d'amarrage du port de la Venoge. Celui-ci devra être déplacé pour que l'étude du projet de renaturation de l'embouchure se poursuive.

2.2 Description de l'objectif et problème

Si le projet de delta pour la Venoge a tout pour plaire du point de vue écologique, l'avancement de l'étude se heurte actuellement au projet d'un nouveau port pouvant accueillir les bateaux amarrés jusqu'alors sur ses rives. Son emplacement, non loin de l'embouchure, et sa capacité d'accueil de 250 places (contre une centaine actuellement) suscitent des réactions mitigées.

L'AVV m'a dans ce contexte mandatée pour recueillir des données sur le nombre, l'état et l'activité effectifs des bateaux amarrés au port de la Venoge. Ceci afin notamment de pouvoir estimer si l'aménagement du nouveau port dans lequel ces bateaux devront être définitivement déplacés correspond au besoin réel.

Un aperçu du contexte dans lequel cette démarche s'insère me semble nécessaire. A cette fin, l'histoire et le potentiel écologique du projet de revitalisation du cours de la Venoge sera mis en perspective avec celui du Rhône, en mettant l'accent sur leurs embouchures. Toutes deux abritent en leur l'écrin deux réserve naturelles : l'Ile aux oiseaux de Préverenges et les Grangettes.

2.3 Procédure et méthode

2.3.1 Documentation

Une recherche documentaire a tout d'abord été menée sur les modifications morphologiques de la Venoge liées à son exploitation à travers les siècles, de sa source à son embouchure, et les travaux de revitalisation et d'assainissement de ces vingt dernières années qui en découlent. La même méthode a été utilisée pour le Rhône, et pour la réserve des Grangettes de sa création à aujourd'hui, afin d'établir un résumé de ces étapes.

Il s'est ensuite agit de faire une courte sélection des espèces végétales et surtout animales menacées et représentatives de ces deux sites, afin d'en souligner le potentiel écologique.

2.3.2 Prise de contact avec les administrations compétentes

Suite au mandat de l'AVV, j'ai contacté la Direction Générale de l'Environnement (DGE) du canton de Vaud, les communes de Préverenges et Saint-Sulpice par mail et téléphone, afin d'avoir des renseignements concernant l'activité du port, l'état et utilisation des bateaux amarrés, la réglementation en vigueur et son respect par les usagers.

2.3.3 Enquêtes sur le terrain

Ces recherches, motivées par les besoins de l'AVV et basées sur l'embouchure de la Venoge uniquement, se composent des points suivants:

- observation du site, prise de notes et photographies;
- relevé des immatriculations et des places d'amarrage (listes et photographies);
- témoignages de deux propriétaires de bateaux sur la rive de Préverenges (dont l'anonymat sera respecté);

Les premiers résultats ont été présentés à l'AVV lors de l'assemblée générale du 03.03.2023, qui a également permis de définir les prochains objectifs. Une deuxième assemblée organisée le 20.06.2023 fut l'occasion de faire un état des lieux, d'échanger et transmettre les informations et dernières données collectées.

3 Résultats

3.1 Deltas: définition et potentiel

En Suisse, les deltas se situent aux embouchures de cours d'eau qui se jettent dans de vastes étendues lacustres.

A ces endroits, l'écoulement des eaux et le charriage des alluvions sont ralentis, et le rivage est prolongé par une zone d'eau peu profonde. Les matériaux se déposent progressivement, forment des bancs qui avancent lentement dans le lac et divisent peu à peu le cours d'eau en plusieurs bras. Cette évolution lui donne sa forme de "delta", en référence à la lettre grecque du même nom: Δ .

Aujourd'hui, la majorité des deltas ont été aménagés, et la dynamique des dépôts d'alluvions est fortement altérée par des endiguements et des travaux d'extraction du gravier.

3.1.1 *Écologie et biodiversité*

Les deltas représentent des zones de transition naturelles, des écotones, à haute valeur écologique puisqu'associant différents milieux sur un espace restreint. Très dynamiques, riches en biodiversité, ce sont également des zones fragiles en raison de leurs dimensions limitées et des nombreuses fluctuations auxquelles elles sont soumises: variations de débits, de températures, crues saisonnières et activités humaines.

Les espèces vivantes endémiques de ces zones humides sont elles aussi, par définition, soumises à ces fluctuations et donc extrêmement vulnérables.

3.1.2 *Protection contre les inondations*

Les deltas peuvent jouer un rôle essentiel dans la régulation des crues et des inondations, en absorbant l'excès d'eau. Les végétations des deltas, notamment les marais et les roselières, agissent comme des éponges naturelles et réduisent ainsi les risques d'inondations en aval.

3.1.3 *Amélioration de la qualité de l'eau*

Les deltas peuvent également contribuer à la purification de l'eau en agissant comme des filtres naturels. Les matériaux en suspension et les nutriments présents dans l'eau peuvent être retenus et filtrés par la végétation et les sédiments du delta.

3.1.4 Valorisation touristique et récréative

Bien que vulnérables, les deltas sont souvent propices à la pratique d'activités telles que promenades en nature et observation de la faune et de la flore. L'aménagement d'infrastructures appropriées, telles que des sentiers, des aires de pique-nique ou des zones d'observation, peut encourager les visiteurs à profiter de ces activités tout en ménageant les espaces protégés.

3.2 Le Rhône

3.2.1 Histoire

Le cours du Rhône a depuis longtemps été l'objet de modifications vouées principalement à en maîtriser les crues. Dans le Chablais, des archives datant du XVII^e siècle font état de quelques villages juchés sur des collines (Noville par exemple, située entre les villes actuelles de Villeneuve et du Bouveret), dont les habitants exploitent péniblement les terres régulièrement inondées par le fleuve ou ses affluents. Ces inondations régulières ont mis la population face à des problèmes de santé alarmants. Des digues sont alors construites sur les deux rives, localement et sans vue d'ensemble, ce qui engendre régulièrement des débordements incontrôlés à d'autres endroits et des conflits d'usage. Jusqu'ici gérés par les communes, ces travaux deviendront dès le milieu du XVIII^e siècle l'affaire des cantons de Vaud et du Valais.

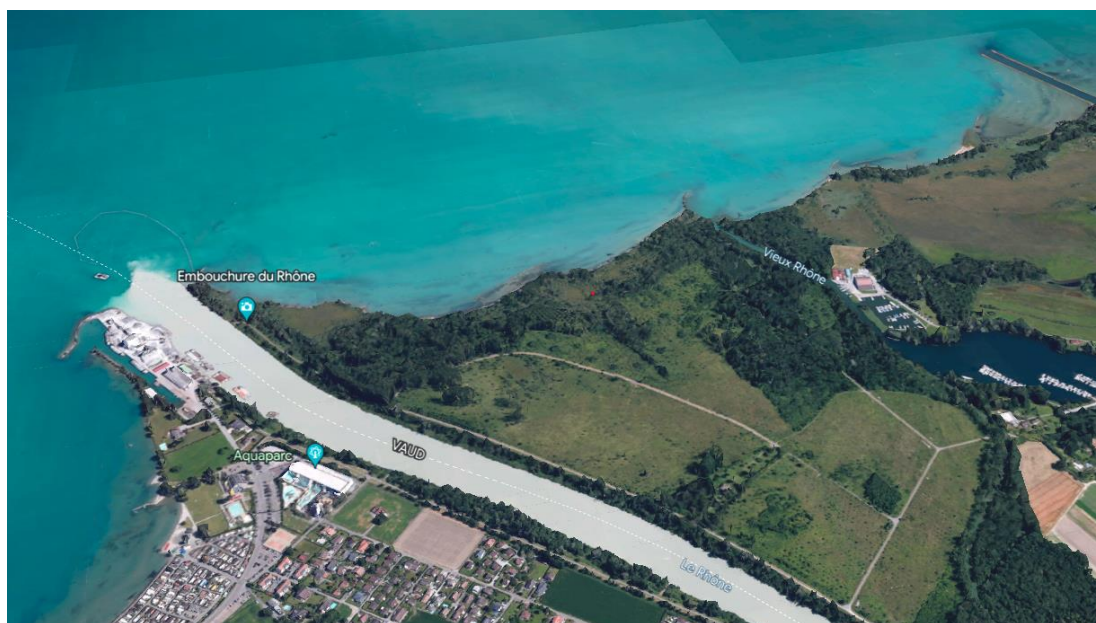
3.2.2 Les trois corrections

1. 1863-1894: corsetage du fleuve en plaine afin d'endiguer les crues. A son embouchure également, six bras du delta initial ont été asséchés et sa surface réduit à une simple embouchure. Le site nommé "Vieux-Rhône" (dont un des ports garde le nom) était une ancienne gravière, exploitée jusqu'à la Première Guerre mondiale.
2. 1936 - 1961: renforcement et surélévation des digues
3. 2009 - en cours: suite aux inondations de 2000, des travaux combinant le renforcement des digues, l'élargissement de certains tronçons du fleuve et l'approfondissement de son lit sont entrepris. A l'embouchure, la création de deux nouveaux bras est envisagée.

L'ensemble de ces corrections, des toutes premières du XVII^e siècle à la 2^e contemporaine, bien que permettant l'exploitation de la plaine (expansion des zones constructibles et cultivables, développement des réseaux routiers et ferroviaires) ont créé un déséquilibre

écologique. Le Rhône endigué, les zones marécageuses ont quasiment disparues de la plaine et avec elles les nombreux écosystèmes afférents.

La 3^{ème} correction vise à sécuriser les aménagements actuels contre les crues, tout en permettant au fleuve de s'étendre à nouveau sur des surfaces plus larges à certains endroits stratégiques, long de son cours et à son embouchure. L'aménagement du delta est planifié et réalisé en considérant les impacts potentiels sur l'hydrologie et l'écosystème local, ainsi que les besoins et les intérêts des communautés riveraines.



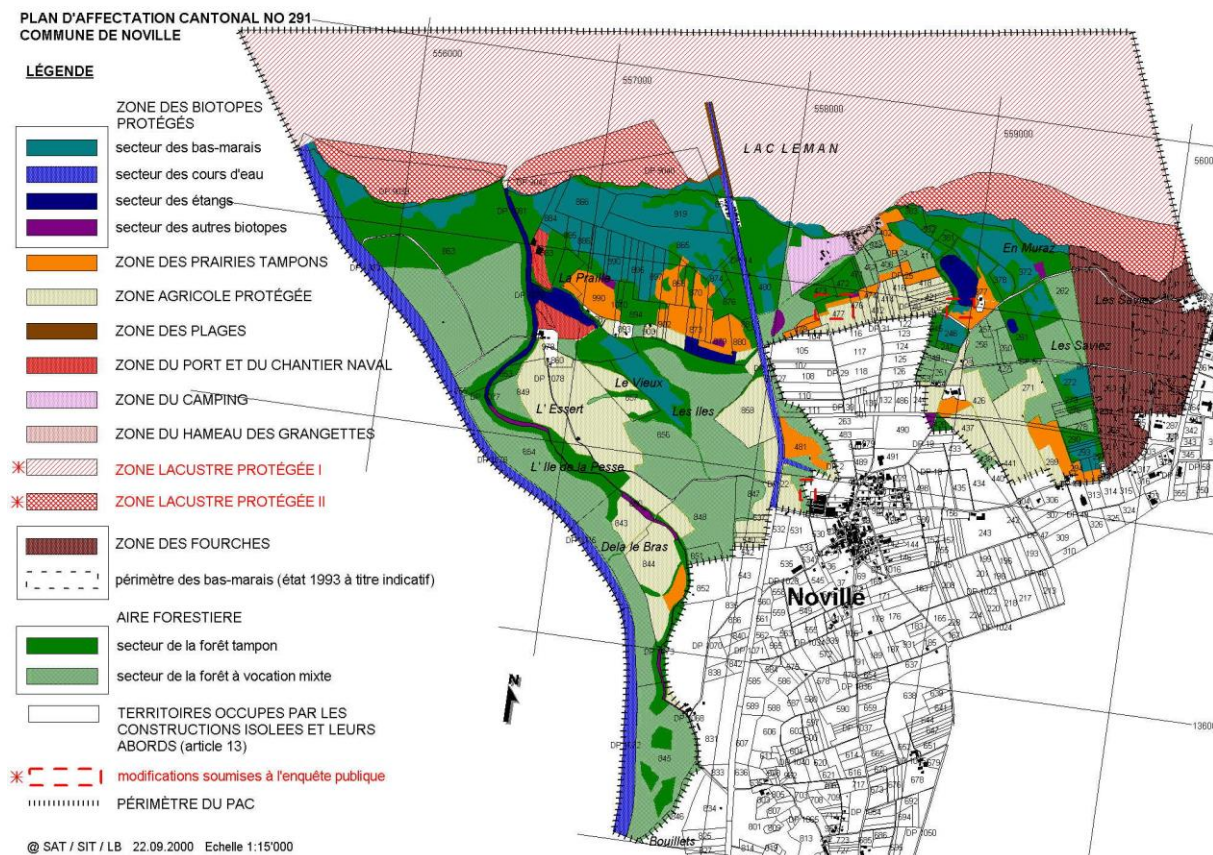
2 Delta du Rhône actuel



3 Projection numérique du futur delta

3.2.3 La réserve naturelle des Grangettes

Dans le cadre du plan cantonal d'extension de 1956, la Ligue Suisse pour la Protection de la Nature (LSPN, fondée en 1909, aujourd'hui Po Natura) achète la première parcelle de ce qui deviendra une partie de la réserve naturelle des Grangettes. Le plan d'affectation cantonal pour le "Site marécageux de Noville" (PAC n°291) de 1986 garantit la sauvegarde et l'amélioration des écosystèmes qui caractérisent le site. La Fondation des Grangettes est créée trois ans plus tard, sous l'impulsion conjointe de la LSPN, de la Ligue Vaudoise pour la Protection de la Nature (LVPN) et du Cercle des Sciences Naturelles de Vevey-Montreux. Les buts principaux de la Fondation sont la protection, la gestion, l'aménagement et la surveillance des différentes zones naturelles des Grangettes. Cette réserve couvre aujourd'hui une superficie d'environ 70 hectares, comprenant des marais, des prairies humides, des bosquets et des étangs. Ces différents milieux, riches en espèces végétales, abritent de nombreuses espèces d'oiseaux (migrateurs, nicheurs réguliers et hivernants), ainsi qu'une grande diversité d'amphibiens, de mammifères et d'insectes.



4 Les différentes zones de la réserve naturelle des Grangettes

Le site est aujourd'hui protégé et reconnu à différentes échelles. Il est inscrit à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) depuis le début des années 90 sous l'inventaire fédéral:

- des paysages, sites et monuments national (IFP)
- des zones alluviales d'importance nationale,
- des zones de bas-marais d'importance nationale,
- des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale,
- des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale,
- des réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale,

ainsi que dans la Convention internationale de Ramsar et en tant que site Emeraude (réseau paneuropéen).



5 Vue d'ensemble de la lagune

Pour préserver ce site exceptionnel, véritable et unique mémoire de l'ancien delta, des travaux d'entretien sont nécessaires. Afin notamment d'éviter que la végétation ne prenne le dessus, recouvre et assèche les zones humides. Un plan de gestion permet des interventions adéquates selon les milieux, qui sont suivies de manière scientifique. Par ailleurs, de nouveaux aménagements sont régulièrement effectués: depuis 2008, une lagune, quelques archipels et un nouveau radeau pour sternes et mouettes ont vu le jour. Ces différents entretiens et structures ont notamment permis à la population d'oiseaux nicheurs d'augmenter de 10% ces dix dernières années. Ils sont coordonnés par le gestionnaire et surveillant de la réserve, dont le rôle est également d'informer et sensibiliser les visiteurs.











| Exemples d'espèces menacées observées sur le site | | | |
|---|-------------------------|------------------------------|---|
| Ordre | Nom vernaculaire | Nom latin | Aspect |
| Mollusques | anodonte des rivières | <i>Anodonta anatina</i> |  |
| Papillons | azuré frêle | <i>Cupido alcetas</i> |  |
| Orthoptères | conocéphale des roseaux | <i>Conocephalus dorsalis</i> |  |
| Odonates | sympétrum jaune | <i>Sympetrum flaveolum</i> |  |
| Batraciens | triton lobé | <i>Lissotriton vulgaris</i> |  |
| Reptiles | couleuvre à collier | <i>Natrix natrix</i> |  |
| Oiseaux nicheurs | blongios nain | <i>Ixobrychus minutus</i> |  |
| Oiseaux hivernants | fuligule milouin | <i>Aythya ferina</i> |  |
| Mammifères | belette | <i>Mustela nivalis</i> |  |
| Flore | glaiëul des marais | <i>Gladiolus palustris</i> |  |

Tableau 1

3.3 La Venoge

Bien qu'ayant des origines, une nature, un parcours et un débit incomparables à ceux du Rhône, la Venoge, comme de nombreux autres cours d'eau, s'est transformée de façon similaire sous l'action humaine.

3.3.1 Histoire

La Venoge est une rivière qui prend sa source au pied du massif du Jura dans le canton de Vaud, et traverse plusieurs communes avant de se jeter dans le Léman. C'est le plus important affluent du versant nord du Léman, et l'un des plus fameux du canton.

Dès le Moyen Age et jusqu'au XX^e siècle, la rivière et ses affluents permirent l'exploitation d'une centaine de roues de moulins à grains, moulins à poudre, scieries, battoirs, huileries, papeteries, filatures et câbleries.

Au XVII^e siècle, elle fut canalisée sur 6km en direction de La Sarraz puis entre Eclépens et Penthalaz, et de 1646 à 1829 le canal d'Enteroches, la reliant au Nozon, servit de voie navigable entre le Léman et le lac de Neuchâtel. Des travaux d'aménagement ont également été entrepris pour contrôler son cours et protéger les terres environnantes des inondations. Ils comprenaient la construction de digues, de canaux et de barrages pour réguler le débit de la rivière.

Au XX^e siècle, d'autres modifications ont été apportées à des fins de drainage de surfaces agricoles et d'aménagements de surfaces constructibles. Si elles ont permis de gagner du terrain, elles ont aussi provoqué l'accélération du débit à certains endroits, du fait que les rives désormais étroites et bétonnées n'absorbent plus l'eau progressivement mais la dirigent à grande vitesse dans le lit de la rivière.

Son embouchure a également évolué en raison de divers facteurs tels que les mouvements naturels de la rivière, les changements climatiques et, bien sûr et surtout, les interventions humaines. L'urbanisation croissante des zones environnantes a engendré des modifications significatives. Des infrastructures telles que des quais, des chemins de promenade et des installations sportives ont été construites pour répondre aux besoins de la population locale et des visiteurs. Pour faciliter la navigation et l'accès au Léman, une soixantaine de places d'amarrages ont été progressivement mise en place le long des rives, et des travaux de dragage sont effectués régulièrement pour maintenir le chenal navigable.

3.3.2 Le plan de protection de la Venoge

Les années 1950 marquent l'émergence des premières prises de conscience concernant la pollution des eaux du Léman, qui aboutissent notamment à la création d'une Commission

internationale pour la protection des eaux du Léman (CIPEL). La rivière elle aussi, autrefois sauvage et propre, admirée de tout un chacun et chantée par les poètes, traverse de tristes décennies sous des pollutions diverses et variées. A la fin des années 1980, une dizaine de villages aux abords de la rivière ne disposaient toujours pas de station d'épuration et évacuaient leurs eaux sales dans son lit. Des déchetteries sauvages existaient à plusieurs endroits et une partie des eaux polluées par les produits agricoles et industriels des exploitations limitrophes étaient rejetées directement dans la rivière.

En réaction à ce désastre écologique, l'initiative "Sauver la Venoge" est lancée en 1988; elle obtiendra un vote favorable deux ans plus tard. Suite à cette victoire, le comité d'initiative est dissout et une partie de ses membres fonde l'actuelle AVV.

En 1997, faisant suite à l'approbation de l'initiative, un plan de protection de la rivière est élaboré.

Celui-ci a pour but:

- d'assurer l'assainissement des eaux;
- de maintenir et restaurer les milieux naturels favorables à la flore et à la faune, notamment la végétation riveraine;
- de classer les milieux naturels les plus intéressants;
- d'interdire toute construction, équipement, installation ou intervention dont la réalisation irait à l'encontre des objectifs ci-dessus.

Pour mener à bien ces objectifs, deux outils servent de référence: le plan d'affectation cantonal (PAC n°284, souvent mentionné par PAC Venoge) et le plan directeur des mesures d'assainissement et de restauration de la Venoge et du Veyron (PDM). Le premier contient les plans d'affectation et le règlement. Le second contient les plans des périmètres concernés ainsi que des fiches de mesures, et sert à planifier et coordonner les étapes des différents aménagements prévus.

Quatre périmètres ont été définis:

1. Les cours d'eau, c'est-à-dire la Venoge, ses affluents et leurs dérivations
2. Les couloirs de la Venoge et du Veyron, comprenant entre autres les berges, la végétation riveraine, les surfaces nécessaires à leur restauration, ainsi que le delta de la Venoge
3. Les vallées de la Venoge et du Veyron
4. Le bassin versant de la Venoge

La mise en œuvre du plan de protection est financée par des crédits d'investissement faisant chacun l'objet d'un exposé des motifs et projet de décret (EMPD). Cet exposé est examiné par une Commission du Grand Conseil, qui accordera au Conseil d'Etat les crédits

d'investissement le cas échéant. Le plan de protection de la Venoge a obtenu à ce jour trois décrets, dont une petite partie du troisième est consacré à l'étude préparatoire de l'embouchure.

3.3.3 Les zones alluviales

Depuis l'entrée en vigueur en 1992 de l'Ordonnance fédérale sur la protection des zones alluviales (OZA), quatre zones le long de la Venoge figurent dans l'inventaire fédéral (en bleu sur la carte):

- Bois de Vaux (n°122)
- La Roujarde (n°121)
- La Lovataire (n°302)
- Les Iles de Bussigny (n°120)

Ces zones font ou ont déjà fait l'objet de travaux d'assainissement et de revitalisation (cf. 2.1).

L'embouchure quant à elle figure en bonne place pour l'obtention de cette reconnaissance, car inscrite

sur la liste des zones alluviales en dehors de l'inventaire fédéral

(qualité I, Les Roseaux, objet n°20048, en jaune sur la carte). Cette liste regroupe des objets potentiellement d'importance nationale qui n'étaient pas, ou non encore inclus.



6 Zones alluviales IF

3.3.4 L'île aux oiseaux de Préverenges




7 Vue de l'île aux oiseaux

L'embouchure de la Venoge est depuis longtemps un site d'escale fréquenté par certains oiseaux (surtout petits échassiers, mouettes, goélands et sternes) lors de leur migration, au printemps et à l'automne.

Cependant, les conditions nécessaires au repos et à l'alimentation de ces oiseaux n'étaient pas réunies de façon pérenne (fluctuation du niveau du lac provoquant l'immersion ou non des zones sableuses, fréquentation humaine, prédation, etc.). La création de l'Île aux Oiseaux par le Cercle Ornithologique de Lausanne (COL), projet qui a mis plus d'une dizaine d'année à se mettre en place, a vu son achèvement en 2002 et accueille désormais plus de 230 espèces d'oiseaux. C'est aujourd'hui une réserve naturelle Pro Natura Vaud, gérée conjointement avec le COL.

Tout comme les Grangettes, ce site demande des travaux d'entretien (fauche et désensablage par ex.) afin de préserver ses caractéristiques.

| Exemples d'espèces menacées observées sur le site | | |
|---|-------------------------|---|
| Nom vernaculaire | Nom latin | Aspect |
| Bécasseau maubèche | <i>Calidris canutus</i> |  |




| | | |
|-------------------------------|--------------------------------|---|
| Grèbe esclavon | <i>Podiceps auritus</i> |  |
| Gravelot à collier interrompu | <i>Charadrius alexandrinus</i> |  |
| Avocette élégante | <i>Recurvirostra avosetta</i> |  |
| Martin-pêcheur d'Europe | <i>Alcedo atthis</i> |  |

Tableau 2

3.3.5 L'embouchure

L'aménagement d'un delta à l'embouchure de la Venoge suscite des réactions controversées, liées à plusieurs facteurs:

- Perturbation des habitats naturels : sa création va possiblement entraîner la perturbation, voire la destruction de zones protégées existantes. L'abattage d'une centaine d'arbres sur la rive gauche semble envisagé.

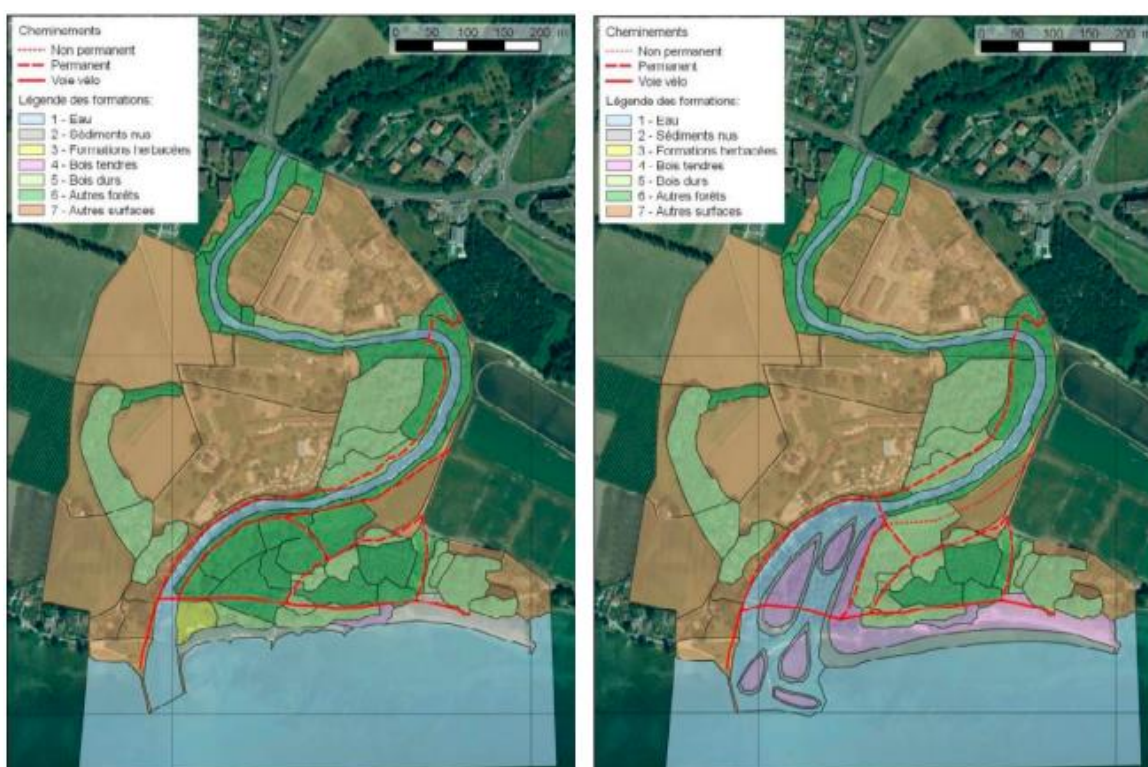


8 "Nature en formation" et "Sauvegarde d'un biotope"

- Modifications des infrastructures existantes : comme mentionné au point 2.2, les bateaux amarrés dans le port actuel de la Venoge devront être déplacés dans un nouveau port. Il est probable que les installations sportives et parkings existants soient eux aussi réaffectés, et que certains chemins d'accès soient transformés.

- Coûts : sa réalisation nécessite des investissements importants en termes de conception, de construction et d'entretien. Dans l'état actuel des choses, le canton prend en charge les frais liés aux études préparatoires, dont vont dépendre la suite du financement. Le coût d'infrastructures telles que le nouveau port est pour le moment à la charge des communes et de potentiels investisseurs privés.

Ces oppositions soulignent l'importance d'une planification et d'une consultation approfondies, afin de prendre en compte les différentes perspectives et de trouver des solutions qui tiennent compte des intérêts et des préoccupations des différentes parties prenantes.



9 Plan indicatif du projet à l'étude de renaturation de l'embouchure

3.3.6 Le port

La documentation historique concernant le port de la Venoge semble faire défaut. Cependant, un témoignage de riverains, un plan de concession daté du 24.09.1969 et un acte de concession daté du 08.07.1970 de la commune de Saint-Sulpice (cf. annexes) laissent supposer que son existence remonte aux années 1960. Deux simples pieux faisaient office d'amarrage, puis des améliorations ont été apportées au fur et à mesure des besoins et selon les dégradations constatées.

Aujourd'hui, le projet du nouveau port a gelé toute mise en œuvre de réfection malgré l'état déplorable des rives, particulièrement du côté de Préverenges où même le sentier pédestre

est dégradé. Les communes ne souhaitent pas investir dans de nouvelles infrastructures alors que cet emplacement est voué à disparaître. Un entretien régulier est cependant maintenu sur la rive de Saint-Sulpice.

La dernière concession d'amarrage a déjà fait l'objet d'une mise à l'enquête en 2020, et a été renouvelée jusqu'à fin 2025 (cf. annexes). D'ici-là, les communes et en particulier les propriétaires de bateaux souhaitent qu'une solution soit validée. L'emplacement du nouveau port est étudié sur le site protégé du Laviau, à quelques mètres du futur delta. Un appel d'offre a été lancé le 12 mai 2023 (FAO n°38) concernant le projet d'un port de 128 à 250 places.



10 Projection du futur port du Laviau

3.3.7 L'enquête et la collaboration avec l'AVV

Afin de déterminer si la capacité du nouveau port correspond véritablement aux besoins, il est nécessaire pour l'AVV de connaître le nombre de places d'amarrage sur les deux rives, ainsi que le nombre de bateaux réellement amarrés dans le port et en état de naviguer.

Concernant le nombre de places d'amarrage, il est intéressant de constater que les réponses divergent curieusement:

- L'Etat de Vaud fait mention de 59 places pour Saint-Sulpice, et de 66 places pour Préverenges: un total de 125 places.¹
- La commune de Préverenges indique 68 places; Saint-Sulpice ne répond pas à la question (cf. annexes).
- Le plan de renouvellement de concession daté du 13.01.2020 (cf. annexes) fait état quant à lui de 59 places côté Saint-Sulpice (dont une pour la police et une pour les visiteurs), et de 69 côté Préverenges, ce qui correspond à un total de 128 places.



11 Rive côté Préverenges

Concernant l'état des bateaux, une enquête débutée le 12.01.2023 avec un état des lieux constitué d'une série de photographies des rives et places d'amarrage (cf. ci-dessus et annexes), démontre que certains bateaux restés au port durant l'hiver sont en mauvais état, et les rives partiellement inondées et quasi impraticables.

L'état des lieux des 16 et 19.06 2023 a permis de dresser la liste de la majorité des bateaux à quai, incluant leur immatriculation, leur numéro de place et leur état (cf. annexes).

¹ Réponse de la DGE par courriel du 06.04.2023

Force est de constater qu'avec le printemps quelques bateaux en mauvais état ont été retirés, et que d'autres, bien entretenus, se sont ajoutés. Il s'agit uniquement de bateaux à moteur, car les voiliers ne passent pas sous le pont de l'embouchure sans devoir démater.

Des différences notables existent entre les installations des deux rives.

Côté Préverenges:

- Plusieurs places en amont de l'embouchure sont quasi inaccessibles à cause de la végétation.



12 Rive côté Préverenges



- De nombreux pontons sont délabrés, voire totalement absents.
- Certains bateaux (dont les deux seuls voiliers), au niveau de la passerelle enjambant l'embouchure, sont amarrés à des places fantômes: il n'existe ni repères sur place, ni mentions sur le plan.
- Les plaques signalant à l'origine le numéro de la place et l'immatriculation du bateau sont dans la majorité des cas abîmées, effacées, erronées ou absentes.

L'absence d'intervention de la part de la commune est flagrante. L'entretien et le respect du règlement portuaire semble laissé au bon vouloir des locataires.

Côté Saint-Sulpice:

- Seuls figurent les numéros de places d'amarrage, sans report d'immatriculations.
- Les accès sont entretenus de manière homogène par la commune.
- Les pontons sont en bon état.



13 Vue sur la rive de Saint-Sulpice

De manière générale, il est difficile sur quelques jours de rendre compte de l'activité du port de manière exhaustive. Cela demanderait des passages réguliers à des heures différentes pour s'assurer de la présence ou non de bateaux à certaines places.

Ce document n'est donc pas représentatif de la situation réelle, mais servira néanmoins de base aux membres d'AVV. Les numéros d'immatriculation leur permettront de retrouver les propriétaires des bateaux et d'ainsi vérifier qu'ils sont bien en possession d'un permis de navigation valable.

Ces données permettront d'avoir un point de vue objectif relativement à la capacité nécessaire du nouveau port. Elles pourront être enrichies par l'obtention auprès des communes du nombre actuel de personnes sur listes d'attente. Leur nombre serait compris entre 100 et 200 pour chaque commune, mais ces listes sont pour le moment soit inaccessibles car la commune ne souhaite pas donner de chiffres, soit obsolètes car ayant cours depuis plus d'une vingtaine d'années sans que des places en quantité suffisantes ne se soient libérées.

Une dernière recherche, dont le résultat ne figurera pas dans ce travail, consiste en l'obtention d'un exemplaire de contrat de location de place d'amarrage. Ce document permettra à l'AVV d'avoir une idée plus précise des conditions de location, et de savoir si celles-ci sont respectées.

4 Conclusions

Qu'il s'agisse du Rhône ou de la Venoge, le delta semble être une phase clé dans le processus de leur revitalisation respective: il s'agit d'une ultime étape dans les deux cas, qui soulève des questions délicates relatives aux besoins humains existant sur les deux sites, notamment les ports.

La capacité prévue et la proximité du nouveau port de la Venoge avec le futur delta inquiètent l'AVV et bon nombre de personnes soucieuses des impacts que peut avoir une telle activité sur les milieux aquatiques et rivulaires (pollution, bruits, remous par exemple) du futur delta. Tandis que d'autres souhaitent simplement pouvoir bénéficier d'infrastructures leur permettant de jouir pleinement des activités auxquelles ils s'adonnent ou souhaitent s'adonner.

Dans ce contexte d'opinions divergentes, il est nécessaire de se rappeler l'origine de ces mesures de protection afin que la mémoire des erreurs passées oriente les décisions vers un respect des milieux de vie de toutes espèces. Si celles qui sont menacées ou vulnérables permettent de tirer la sonnette d'alarme, sont inscrites sur des listes et font l'objet de dispositions particulières, il ne convient pas pour autant de traiter les autres avec moins de considération sous prétexte qu'elles sont plus nombreuses et bien présentes sur le territoire. Ces mesures ont déjà permis à certaines espèces de reconquérir leur territoire naturel, mais l'attention doit rester soutenue. Je souhaite qu'un jour la loutre et l'ombre de rivière, pour ne citer qu'eux, retrouvent les conditions nécessaires à leur épanouissement.

Comme sur tous les sites sensibles ou protégés, l'équilibre à trouver puis à maintenir entre les besoins de l'espèce humaine fréquentant ces milieux et ceux de toutes les autres espèces qui y vivent et en dépendent est un défi de taille. De nombreux acteurs à différents niveaux prennent part aux décisions affectant cet équilibre, de même que lors de l'élaboration des projets de renaturation.

Un lien significatif peut être établi entre cet état de fait, et le rôle du Ranger en général, qui n'a été que très brièvement évoqué dans ce travail.

Pour le Ranger, ce défi relève du quotidien. Immérgé dans un milieu donné aux caractéristiques spécifiques, dont il faut maintenir l'état voire permettre qu'il puisse continuer à se développer à son rythme et selon sa nature, il doit sans cesse faire en sorte que tout visiteur puisse en jouir sans que cela affecte cet état. Tout comme les deltas, le Ranger se situe à la confluence de plusieurs milieux aux besoins spécifiques, qui peuvent sembler

distincts les uns des autres alors qu'ils sont en réalité interdépendants, et dont la pérennisation repose sur un équilibre fragile. C'est à travers la sensibilisation quotidienne d'un public curieux que la reconnaissance du monde vivant sous toutes ses formes peut se faire. De manière lente certes, mais efficace. Ses meilleures armes sont la connaissance parfaite des milieux dans lesquels il travaille, et l'empathie.

Une empathie vaste, capable d'embrasser le plus grand nombre, sans jugements. L'ignorance semble être une caractéristique humaine, tout comme le besoin de comprendre. En venir à détruire l'œuvre supérieure de la vie sous tous ses aspects, pour ensuite tenter péniblement et dans une course contre la montre de tout remodeler à l'identique en est un exemple manifeste.

Comme l'écrivait Rémy Chauvin en 1967: "La science n'est peut-être que la laborieuse redécouverte des évidences...".

5 Remerciements

Mes sincères remerciements aux membres de l'AVV, dont Mmes C. Dind, M.-J. Petétot, C. Pittard, et MM. S. Ansermet, D. Collet, A. Chanson, M. Collet et L. Poggia pour leur confiance et leur accueil. Je tiens également à remercier MM. S. Beuchat de la DGE et M. Bongard de Pro Natura Vaud pour leur contribution au bon déroulement de ce modeste travail.

Je tiens également à témoigner ma reconnaissance envers toutes les personnes qui, de près ou de loin et de tout temps, ont participé à la reconnaissance et la sauvegarde de ce milieu exceptionnel qu'est la Venoge.

6 Déclaration d'authenticité

« Je déclare avoir réalisé le présent travail écrit de manière autonome et uniquement avec l'aide des sources indiquées. Toute aide extérieure a clairement été mentionnée comme telle. En outre, j'assure ne jamais avoir utilisé ce document comme travail d'examen dans un autre contexte. Je suis d'accord pour que le CEFOR Lyss vérifie que je n'ai pas eu recours au plagiat pour l'élaboration du présent document ».

Date et signature



Le 29.06.2023

.....

7 Liste des illustrations et des tableaux

| | |
|--|----|
| Embouchure de la Venoge (Photo: J.-M. Zellweger, vd.ch)..... | 1 |
| Delta du Rhône actuel (Source: Google Maps)..... | 9 |
| Projection numérique du futur delta (Source: 24 Heures)..... | 9 |
| Les différentes zones de la réserve naturelle des Grangettes (Photo: vd.ch)..... | 10 |
| Vue d'ensemble de la lagune (Photo: pronatura-grangettes.ch)..... | 11 |
| Zones alluviales IF (Source: OFEV)..... | 15 |
| Vue de l'île aux oiseaux (Photo: Matthieu Gafsou & Lionel Maumary) | 16 |
| "Nature en formation" et "Sauvegarde d'un biotope" (Photos personnelles)..... | 17 |
| Plan indicatif du projet à l'étude de renaturation de l'embouchure (Photo: vd.ch)..... | 18 |
| Projection du futur port du Laviau (Photo: commune de St-Sulpice) | 19 |
| Rive côté Préverenges (Photo personnelle des 12.01 et 20.06.2023)..... | 20 |
| Rive côté Préverenges (Photo personnelle des 12.01 et 20.06.2023)..... | 21 |
| Vue sur la rive de Saint-Sulpice (Photo personnelle du 12.01.2023)..... | 21 |
| Tableau 1 (Source: wikimedia.org)..... | 12 |
| Tableau 2 (Source: oiseau.net)..... | 17 |

8 Liste des sources / bibliographie

8.1 Ouvrages

Aubort D. (1996). *Grangettes, terre sauvage*. Montreux : D. Aubort

Besson C. (2007). *Et au milieu coule La Venoge – Etude globale sur l'importance de l'eau dans les régions Jura et Pays des Trois-Lacs*. Yverdon-les-Bains: Programme Eau 21.

Bovard J-E. (1988). *La Venoge*. Lausanne: Ed. 24 Heures.

Dubuis P. et al. (2009). *Le Rhône: dynamique, histoire et société*. Archives de l'Etat du Valais.

Engler E. (2017). *Venoge*. Quart – Vallée d'Aoste: Musumeci S.p.A

8.2 Articles

Banerjee-Din Ch. Le port de la Venoge va déménager, et ça tangué. 28.02.2020. *24 Heures*.

Genillard D. Un Rhône miniature prédit l'avenir de son delta. 03.01.2017. *24 Heures*.

8.3 Revues

Arnold M. (2020) Troisième correction du Rhône – A la recherche d'un juste milieu, *L'environnement*, p.44

Entretien avec Weber. Ch. (2022). Nous avons besoin de plus d'espaces de rétention naturels, *Magazine Pro Natura* (4). p.8

Mahaim. R. (2019) Enfin quelques perspectives réjouissantes pour la Venoge. *La Nature Vaudoise* (67). p.2-3

OFEV. (2012). *Recueil des fiches sur l'aménagement et l'écologie des cours d'eau*

OFEFP. (2005). *Fiche zones alluviales* (11)

Pilet J. (1969). Les grangettes : la nature en liberté. *Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat*.

Schoeneich Ph. (2009). Histoire des aménagements du Rhône et de la plaine dans le Chablais. Extrait de *Le Rhône: dynamique, histoire et société*. Sion. *Cahiers de Vallesia* (21). p. 115-130

8.4 Ressources numériques

ASL. (25 novembre 2020). Une info en 60 secondes. N°61: Le delta du Rhône. https://asleman.org/60_secondes/n61-le-delta-du-rhone/ (Consulté le 07.06.2023)

Ansermet S. Association Venoge Vivante. 2023. <https://venogevivante.ch/> (consulté le 24.09.2022).

Feuille des avis officiels du canton de Vaud. Marchés publics / Communes. Saint-Sulpice en partenariat avec Préverenges. Avis d'appel d'offres – Résumé. N° de la publication simap: 1335079. <https://www.faovd.ch/marches-publics/detail/5508/1335079/projet-du-port-du-laviau-d-une-capacite-de-128-a-250-places-le-nombre-exact-sera-arrete-a-l-issue-de-la-phase-d-avant-projet/> (Consulté le 21.06.2023).

Pro Natura Vaud. La Fondation des Grangettes. <https://www.pronatura-grangettes.ch/fr>

Pro Natura Vaud. L'Île aux oiseaux de Préverenges. <https://www.pronatura-vaud.ch/fr/reserve-naturelle-lile-aux-oiseaux-de-preverenges> (Consulté le 13.06.2023).

Site de la Confédération. OFEV. Géocatalogue. https://map.geo.admin.ch/mobile.html?lang=fr&zoom=3&X=205275.00&Y=562659.00&layers_indices=5&bgOpacity=0&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&selectedNode=node_ch.swisstopo.geologie-eiszeit-lgm-raster2&topic=ech&mobile=true&catalogNodes=532,533,628#! (Consulté le 15.06.2023).

Site officiel de l'Etat de Vaud. DGE-Eau. 1. Le PAC (le plan de protection) Venoge. <https://www.vd.ch/themes/environnement/eaux/lacs-et-cours-deau-espace-reserve-aux->

[eaux-cheminement-entretien-amenagement-hydrologie/la-venoge/1-pac-venoge](https://www.vd.ch/themes/environnement/eaux/lacs-et-cours-deau-espace-reserve-aux-eaux-cheminement-entretien-amenagement-hydrologie/la-venoge/1-pac-venoge) (Consulté le 29.09.2022)

Site officiel de l'Etat de Vaud. DGE-Eau. 3. Etudes.

<https://www.vd.ch/themes/environnement/eaux/lacs-et-cours-deau-espace-reserve-aux-eaux-cheminement-entretien-amenagement-hydrologie/la-venoge/3-etudes>

Vallesiana. Plateforme Rhône. <https://www.plateforme-rhone.ch/fr/plateforme-dediee-histoire-rhone-valais-3.html#!search> (Consulté le 07.06.2023).

8.5 Reportages

Pantet. C. Entretien avec Olivier Epars, gestionnaire de la réserve naturelle des Grangettes.

RTS. Emission Couleurs locales. 5 mars 2020. [https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-](https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/entretien-avec-olivier-epars-gestionnaire-de-la-reserve-naturelle-des-grangettes?urn=urn:rts:video:11143441)

[locales/video/entretien-avec-olivier-epars-gestionnaire-de-la-reserve-naturelle-des-](https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/entretien-avec-olivier-epars-gestionnaire-de-la-reserve-naturelle-des-grangettes?urn=urn:rts:video:11143441)

[grangettes?urn=urn:rts:video:11143441](https://www.rts.ch/play/tv/couleurs-locales/video/entretien-avec-olivier-epars-gestionnaire-de-la-reserve-naturelle-des-grangettes?urn=urn:rts:video:11143441) (Consultée le 13.06.2023)

8.6 Documents officiels

Etat de Vaud. (2019). Règlement du plan d'affectation cantonal de la Venoge (PAC 284)

9 Annexes

Questionnaire à l'intention des communes de Saint-Sulpice (St-S) et Préverenges (Pr)

1. Quel est le nombre total de concessions ?

St-S : 1 concession pour St-Sulpice, renouvelée en 2020 pour 6 ans.

Pr : Nous avons 68 places en tout

2. Quelle est la durée de validité de leur droit d'amarrage ?

St-S : Selon le règlement du port, art. 13.

Pr : Indéterminée

3. Quel est le nombre de bateaux en activité ?

St-S : Nous ne disposons pas de cette information. Le nombre de locataires du côté Saint-Sulpice est de 57.

Pr : Nous avons actuellement 53 places louées (pas de relocation pour l'instant selon décision municipale) mais combien de bateaux sont en activité je n'en ai aucune idée. En effet, nous n'avons pas de garde-port en bonne et due forme

4. A quelles fins, et à quelle fréquence sont-ils utilisés?

St-S : Nous ne tenons pas ce genre de statistiques.

Pr : Essentiellement pour de la plaisance et quelques bateaux servant à la pêche

5. S'il existe des bateaux à l'état d'épave: sont-ils tout de même expertisés et en ordre de marche, et sont-ils au bénéfice d'un permis de navigation valable?

St-S : Nous contrôlons que chaque bateau qui est amarré dans nos ports ait un permis de circulation valable.

Pr : Normalement chaque bateau doit avoir un permis de circulation valable au nom du locataire

6. Certains bateaux ont-ils déjà été déplacés suite à la détérioration des rives ?

St-S : Non, nous avons parfois réaménagé des pontons ou des amarres suite à des affaissements de la berge ou de chutes d'arbres.

Pr : Oui déplacé à une autre place libre

7. De manière générale, le règlement communal est-il bien respecté par ses usagers, ou rencontrez-vous des difficultés notables ?

St-S : Le règlement est bien respecté par les usagers nonobstant des soupçons de prête-nom.

Pr : Nous avons des difficultés à faire respecter le point de règlement qui dit que le bateau et la place doivent être au même nom, avec la sous-location et avec le fait que lors de la vente du bateau la place ne peut pas être transmise à l'acheteur.

Précisons encore que le port à son emplacement actuel va disparaître à terme. Les communes de St-Sulpice et Préverenges étudient la réalisation d'un grand port au Laviau à St-Sulpice. La question est de connaître le délai dans lequel ce nouveau port verra le jour. La renaturation ne semble pas poser de problèmes insupportables. Mais je pense que le maintien d'un cheminement piétonnier et/ou mobilité douce le long des rives sera vraiment exigé par la population. L'autre problème reste les propriétaires de bateaux qui désirent pouvoir s'amarrer dans un nouveau port. La disparition pure et simple du port poserait de grands problèmes, s'il n'existe aucune alternative.

Réponses obtenues par courriel les 16.01.2023 et 13.02.2023

Témoignages

Les deux personnes interrogées ont toutes deux repris la place d'amarrage (côté de Préverenges) louée précédemment par leurs parents dès la fin des années 60. Elles utilisent régulièrement leur embarcation de plaisance, mais constatent qu'il y a effectivement des bateaux qui ne bougent pas. Il semblerait que tant que la place est payée et que le bateau est au bénéfice d'un permis de navigation valable, les propriétaires peuvent y laisser leur bateau, peu importe leur état.

Selon l'une d'elles, l'infrastructure de ce port consistait au départ en deux pieux d'amarrage. Elle a ensuite été améliorée dans les années 70 par l'armée suisse, qui a mis à disposition des sapeurs afin de réaliser des travaux de consolidation des rives. Aucune réfection d'envergure n'a été envisagée depuis, mais des travaux minimum ont été entrepris par la commune, en attente des travaux de renaturation (par exemple lors des inondations de 2019).

Ces deux personnes sont également favorables à la renaturation de l'embouchure, pour autant qu'une solution d'amarrage pour leurs bateaux soit proposée. Elles se disent compréhensives et prêtes à payer plus chère pour une infrastructure différente de l'actuelle, et de qualité.

Propos recueillis par téléphone les 14 et 23.02.2023

Relevé des places d'amarrages et immatriculations du Port de la Venoge, effectué les 15 et 19.06.2023

Il est à noter que:

- ce relevé fait état du site sur les deux jours précités, durant 3h au total. Il est très probable que certains bateaux aient été de sortie lors du repérage;
- des plaques (dans la plupart des cas obsolètes; 5 correspondances seulement observées), désignant les places avec immatriculations existant côté Préverenges, et non côté Saint-Sulpice;
- un entretien régulier des accès est effectué par la commune côté Saint-Sulpice. Côté Préverenges ce n'est pas le cas, et certains accès et places sont à l'abandon et délabrés;
- l'état général des bateaux observés ces deux jours est majoritairement bon. Ceux dont l'état a été jugé mauvais ne semblent plus être entretenus ni en activité régulièrement;
- le symbole "?" désigne la possibilité qu'il y ait un bateau à ces places, cependant aucun n'a été aperçu durant les deux jours;
- Le symbole "x" signale une absence totale de plaques d'identification.

Total des places d'amarrage officielles sur plan:

- Côté Préverenges : 69
- Côté Saint-Sulpice: 59

Total des bateaux observés les 15 et 19.06.2023:

- Côté Préverenges : 41
 - o dont 7 aux places non numérotées
 - o dont 5 moins entretenus et 5 en mauvais état
- Côté Saint-Sulpice : 44, dont 4 moins entretenus

| PREVERENGES | | | | |
|-------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|--|
| N°place amarrage | N°plaque amarrage | Immatriculation | Etat général | Remarques |
| x | x | VD 3978 | Bon | Avant le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| x | x | VD 23378 | Bon | Avant le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| x | x | VS 738 | Bon (voilier) | Avant le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| x | x | VD 15926 | Mauvais (voilier) | Avant le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| x | x | VD 28408 | Moyen | Avant le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| x | x | VD 16050 | Mauvais | Après le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| x | x | VD 30641 | Bon | Après le pont Hors places d'amarrage numérotées |
| 02 | Inexistante | VD 28578 | Bon | |
| 04 | V549 | VD 26103 | Bon | |
| 06 | V0003 | VD 2693 | Moyen | |
| 08 | V3403 | ? | | |
| 10 | V15443 | ? | | |
| 12 | V4783 | VD 22260 | Bon | |
| 14 | V3284 | VD 30816 | Bon | |
| 16 | V1996 | VD 15789 | Bon | |
| 18 | V11362 | ? | | Pas d'accès, ni ponton |
| 20 | V10192 | VD 31494 | Bon | |
| 22 | VD 41518 | VD 41518 | Bon | Correspondance plaque/immatriculation |

| | | | | |
|-----------|-----------|----------|---------|--|
| 24 | V10680 | ? | | |
| 26 | V5433 | VD 16967 | Mauvais | |
| 28 | V4066 | ? | | Accès délabré (+arbre ayant poussé devant) |
| 30 | V4979 | VD 27182 | Bon | |
| 32 | Illisible | VD 28652 | Bon | |
| 34 | V4671 | ? | | Accès délabré |
| 36 | V4339 | ? | | |
| 38 | Illisible | ? | | Accès délabré |
| 40 | V6327 | VD 41691 | Bon | |
| 42 | 22885 | VD 25408 | Bon | |
| 44 | VD 16606 | ? | | |
| 46 | VD 18108 | VD 19983 | Moyen | |
| 48 | VD 41899 | VD 41899 | Bon | Correspondance plaque/immatriculation |
| 50 | VD 7737 | ? | | |
| 52 | VD 3858 | ? | | |
| 54 | V18224 | VD 26103 | Bon | |
| 56 | VD 5329 | VD 30706 | Bon | |
| 58 | V6338 | ? | | Accès délabré |
| 60 | V25393 | ? | | |
| 62 | V22362 | ? | | Accès délabré |
| 64 | V22820 | VD 5107 | Bon | |

| | | | | |
|------------|----------|----------|---------|--|
| 66 | V7785 | VD 4200 | Mauvais | |
| 68 | × | ? | | Accès délabré |
| 70 | .21607 | ? | | |
| 72 | VD 9776 | VD 13025 | Bon | Accès délabré |
| 74 | V10845 | ? | | Accès délabré |
| 76 | × | VD 26132 | Bon | |
| 78 | × | ? | | |
| 80 | 7164 | ? | | Accès délabré |
| 82 | V16485 | VD 6466 | Bon | |
| 84 | VD 15953 | ? | | |
| 86 | 21419 | ? | | Accès délabré |
| 88 | × | VD 8213 | Bon | |
| 90 | VD 19564 | VD 19564 | Bon | Correspondance plaque/immatriculation |
| 92 | × | ? | | Pas de ponton |
| 94 | V 10447 | VD 10447 | | Correspondance plaque/immatriculation |
| 96 | 8461 | ? | | |
| 98 | VD 29345 | VD 41727 | Bon | |
| 100 | VD 2476 | VD 8562 | Moyen | |
| 102 | VD 2550 | VD 2550 | | Accès délabré |
| 104 | VD 31482 | ? | | |
| 106 | VD 8345 | VD 30201 | Moyen | |

| | | | | |
|------------|-----------|-------------|---------|--|
| 108 | VD 1464 | ? | | Pas de ponton |
| 110 | VD 1804 | ? | | Pas de ponton |
| 112 | VD 10684 | VD 10684 | Mauvais | Correspondance plaque/immatriculation |
| 114 | VD 16348 | VD 26869 | Bon | |
| 116 | VD 1369 | ? | | |
| 118 | Illisible | ? | | |
| 120 | × | ? | | Accès délabré |
| 122 | × | ? | | Accès délabré |
| 124 | × | Pas visible | Bon | |
| 126 | × | Pas visible | Bon | |
| 128 | × | ? | | |
| 130 | × | × | | Inaccessible (végétation) |
| 132 | × | VD 11692 | Bon | |
| 134 | × | ? | | Accès délabré |
| 136 | × | ? | | |

| SAINT-SULPICE | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------------|------------------|
| N°place amarrage | Immatriculation | Etat général | Remarques |
| 1 | | | Police |
| 3 | VD 30443 | Bon | |
| 5 | (le 19.06: VD 16355) | (Bon) | Visiteur |
| 7 | ? | | |
| 9 | ? | | |
| 11 | VD 30307 | Bon | |
| 13 | ? | | |
| 15 | Pas visible | Bon | |
| 17 | Pas visible | Bon | |
| 19 | VD 24182 | Bon | |
| 21 | VD 31393 | Bon | |
| 23 | VD 21526 | Bon | |
| 25 | ? | | |
| 27 | VD 11081 | Moyen | |
| 29 | ? | | |
| 31 | Pas visible | Bon | |
| 33 | VD 14914 | Bon | |
| 35 | VD 25719 | Bon | |
| 37 | VD 21539 | Bon | |
| 39 | VD 4893 | Bon | |

| | | | |
|-----------|----------|-------|--|
| 41 | VD 4872 | Bon | |
| 43 | VD 1629 | Bon | |
| 45 | ? | | |
| 47 | VD 26952 | Bon | |
| 49 | ? | | |
| 51 | ? | | |
| 53 | VD 3585 | Bon | |
| 55 | VD 60667 | Bon | |
| 57 | VD 4098 | Bon | |
| 59 | ? | | |
| 61 | ? | | |
| 63 | VD 29667 | Bon | |
| 65 | VD 17742 | Moyen | |
| 67 | VD 9076 | Bon | |
| 69 | VD 26078 | Bon | |
| 71 | VD 8026 | Bon | |
| 73 | VD 41635 | Bon | |
| 75 | ? | | |
| 77 | VD 6555 | Bon | |
| 79 | VD 31431 | Bon | |
| 81 | VD 10890 | Moyen | |

| | | | |
|------------|-------------|-------|--|
| 83 | VD 7756 | Moyen | |
| 85 | VD 27007 | Bon | |
| 87 | VD 28648 | Bon | |
| 89 | VD 25430 | Bon | |
| 91 | ? | | |
| 93 | VD 13134 | Bon | |
| 95 | Pas visible | Bon | |
| 97 | ? | | |
| 101 | VD 25250 | Bon | |
| 105 | VD 29679 | Bon | |
| 107 | VD 25703 | Bon | |
| 109 | VD 28249 | Bon | |
| 111 | VD 6675 | Bon | |
| 113 | VD 24730 | Bon | |
| 115 | ? | | |
| 117 | VD 14810 | Bon | |
| 103 | VD 20538 | Bon | |
| 99 | VD 27054 | Bon | |

Photographies personnelles

