

DOSSIER DE RECHERCHE DE FONDS

Objectif : financer l’achat d’une nouvelle vedette d’intervention pour le sauvetage de Montreux – LA VIGIE – et les installations annexes

Table des matières

1	Présentation commanditaire, remplacement de la vedette et argumentaire.....	2
1.2.	Pourquoi remplacer la vedette actuelle.....	3
1.3.	Appel au soutien et au partenariat	3
2	Budget détaillé	4
3	Calendrier de réalisation	4
4	Cahier des charges.....	4
4.1.	Identification du projet	4
4.2.	Contexte et objectifs	5
4.3	Besoins fonctionnels.....	5
4.3.1	Missions principales	5
4.3.2	Caractéristiques générales souhaitées.....	5
4.3.3	Équipements spécifiques.....	5
4.4	Contraintes administratives et réglementaires.....	6
4.5	Budget prévisionnel.....	6
4.6	Délais	6
4.7	Critères de sélection du fournisseur	6
4.8	Annexes	6
5	Travaux annexes.....	7
5.1	Amarrage.....	7
5.2	Modification du charriot	7
5.3	Frais de suivi de la construction	7
5.4	Divers et imprévus.....	7
5.5	Hausse	7

6	Offre du constructeur.....	8
7	Financement.....	12
8	Visibilité et reconnaissance des partenaires	13
8.1	Visibilité sur la nouvelle vedette	13
8.2	Communication et supports institutionnels.....	13
8.3	Événements et relations publiques.....	13
8.4	Remerciements officiels	13
8.5	Niveaux de reconnaissance et de visibilité.....	14

1 Présentation commanditaire, remplacement de la vedette et argumentaire

1.1. Société de sauvetage de Montreux – La Vigie

La société de sauvetage de Montreux, La Vigie, a été fondée en 1893, sur les rives montreuisiennes du Léman. Sa création intervient quelques années après ses sociétés voisines, Clarens et Territet. Elle a immédiatement été rattachée à la société faîtière, la Société de sauvetage du lac Léman (SSLL), qui deviendra, plus tard, l'actuelle Société internationale de sauvetage du Léman (SISL).

Le but des sociétés de sauvetage lémaniques est de réunir, dans un esprit de confraternité et de prévention, les sauveteurs et navigateurs du Léman. La création du poste de secours de la région montreuissienne vise à renforcer l'aide aux usagers du lac en difficulté sur le Léman.

L'émergence des sections de sauvetage, tout du moins sur la Région de la Riviera, est étroitement liée à l'essor touristique de la fin du 19^e siècle et des activités commerciales sur le lac. Lors d'accidents lacustres, les sociétés étaient alarmées et les sauvetages étaient réalisés à bord des canots à rames, propulsés à la force musculaire des équipiers du bateau. Ce mode d'intervention évolua, pour la section de Montreux, en 1957 avec la motorisation du canot à rame.

C'est en 1982 que la section de la Vigie a acquis sa première vedette d'intervention, qui fut remplacée en 2001, par l'actuelle vedette Vigie III. Cette dernière a aujourd'hui rendu d'innombrables services et permis de sauver de nombreuses personnes sur le lac, mais ce bateau de plus de vingt ans ne répond plus à toutes les exigences de la société pour porter secours, raison pour laquelle il est temps de la remplacer.

Bien que les opérations de sauvetage soient réalisées avec des vedettes d'intervention, les canots à rame sont toujours maintenus en activité avec des entraînements de rame et des concours pour se mesurer aux autres sociétés de sauvetage. Ces canots sont conservés pour leur valeur patrimoniale, l'activité physique et l'esprit de camaraderie.

La société de sauvetage de Montreux est forte d'une cinquantaine de membres, femmes et hommes qui sont formés dans différents domaines afin d'assurer les interventions sur le lac. Tous mettent leur temps et leurs compétences au service de la collectivité, sans percevoir de rémunération.

Durant la belle saison, des services de vigie sont assurés les week-ends afin de garantir une capacité d'intervention rapide en cas d'incident sur le lac. Par ailleurs, les équipages de rameurs se réunissent une à deux fois par semaine pour s'entraîner, contribuant ainsi à maintenir les compétences techniques, la condition physique et l'esprit d'équipe indispensables aux missions de sauvetage.

1.2. Pourquoi remplacer la vedette actuelle

Depuis sa mise en service en 2001, la vedette d'intervention **Vigie III** constitue l'outil principal des opérations de secours de la Société de sauvetage de Montreux. Durant plus de vingt ans, elle a permis d'assurer un grand nombre d'interventions et de porter assistance à de nombreuses personnes en difficulté sur le lac Léman.

Toutefois, malgré un entretien régulier et rigoureux, cette embarcation atteint aujourd'hui les limites de son cycle d'exploitation. L'évolution des normes de sécurité, des technologies de navigation et des exigences opérationnelles impose désormais des équipements plus modernes, plus performants et plus fiables.

Une nouvelle vedette d'intervention permettrait notamment :

- d'améliorer la rapidité et l'efficacité des interventions ;
- de renforcer la sécurité des équipages et des personnes secourues ;
- de disposer d'équipements de navigation et de communication de dernière génération ;
- d'assurer une meilleure fiabilité technique et une disponibilité opérationnelle accrue ;
- de répondre aux standards actuels des interventions de sauvetage lacustre.

Dans un contexte où la fréquentation du lac Léman ne cesse d'augmenter — navigation de plaisance, sports nautiques, activités touristiques — il est essentiel que les sauveteurs disposent d'un outil adapté aux réalités actuelles du terrain.

Le renouvellement de la vedette représente ainsi un investissement indispensable pour garantir la continuité et la qualité des missions de secours assurées par la Société de sauvetage de Montreux.

1.3. Appel au soutien et au partenariat

Reconnue d'utilité publique et entièrement composée de bénévoles, la Société de sauvetage de Montreux remplit une mission essentielle au service de la collectivité et de la sécurité des usagers du lac Léman. Son efficacité repose sur des interventions rapides et sur sa présence pour la majorité des interventions entre Villeneuve et Vevey, mais aussi en direction du Bouveret et de St-Gingolph.

L'acquisition d'une nouvelle vedette d'intervention représente toutefois un investissement important, qui dépasse les seules capacités financières de la société. C'est pourquoi elle fait appel au soutien des collectivités publiques, des entreprises, des fondations et des particuliers sensibles aux valeurs de solidarité, de sécurité et d'engagement citoyen.

En soutenant ce projet, les partenaires contribuent directement :

- à renforcer la sécurité sur le lac Léman ;
- à soutenir l'engagement bénévole de femmes et d'hommes au service de la collectivité ;
- à garantir des interventions rapides et efficaces en cas d'accident ou de détresse sur le lac ;
- à maintenir une tradition lémanique de sauvetage vieille de plus d'un siècle.

Chaque contribution, quelle que soit son importance, participe concrètement à la réalisation de ce projet et à la poursuite des missions de sauvetage sur le lac.

La Société de sauvetage de Montreux remercie chaleureusement l'ensemble de ses partenaires et soutiens pour leur engagement aux côtés des sauveteurs bénévoles.

2 Budget détaillé

Offre du constructeur du 19 décembre 2025	CHF 260'000.00
Modification de l'amarrage (offre)	CHF 10'000.00
Adaptation du charriot pour nouvelle vedette (estimation)	CHF 25'000.00
Frais de suivi de la construction	CHF 3'000.00
Divers et imprévus, environ 9 %	CHF 27'000.00
Hausses, environ 2 %	<u>CHF 5'000.00</u>
TOTAL TTC	<u>CHF 330'000.00</u>

3 Calendrier de réalisation

Le souhait de remplacer l'actuelle vedette s'est fait sentir en 2023, suite à une évaluation des missions et des possibilités de l'actuelle vedette.

En 2024, des premiers contacts ont été lancés auprès de constructeurs de bateaux pour évaluer les possibilités et définir les choix de la société.

Un cahier des charges a été élaboré par le sauvetage de Montreux pour figer les caractéristiques envisagées pour la nouvelle vedette.

Fin 2025, la société s'est focalisée sur une offre qui correspondait bien à l'unité recherchée.

En janvier 2026, le projet de nouvelle vedette est présenté aux membres de la société, au travers d'une assemblée générale extraordinaire, avec présentation du budget et du plan financier. Le tout est accepté à l'unanimité.

À partir de ce moment, la société peut entreprendre une recherche de fonds pour financer le projet. Celle-ci va se dérouler jusqu'à la fin de cette année 2026. Si les fonds sont trouvés, la commande sera confirmée.

La construction de la nouvelle vedette est prévue sur une durée de 16 à 18 mois. En principe, elle devrait naviguer sur le Léman et pouvoir être opérationnelle pour le printemps 2028.

4 Cahier des charges

4.1. Identification du projet

- Nom du projet : remplacement de la vedette Vigie III par une nouvelle vedette
- Organisme commanditaire : Société de sauvetage de Montreux – La Vigie
- Responsables du projet : Laurent Widmer / Benoît Perret
- Date d'élaboration du cahier des charges : 27 juillet 2025

4.2. Contexte et objectifs

Contexte général du projet : l'actuelle vedette est en service depuis 25 ans. Divers points ne permettent plus de remplir correctement la mission du sauvetage.

Justification de l'acquisition : malgré un entretien bien suivi, plusieurs signes de fatigue sont ressentis et certains éléments sont obsolètes. Cependant, la vedette peut avoir une seconde vie dans la navigation de plaisance.

Objectifs principaux de la vedette :

- Sauvetage sur le Léman. En priorité pour les personnes, puis selon possibilités pour le matériel.
- Surveillance et sécurité pour différentes manifestations

4.3 Besoins fonctionnels

4.3.1 Missions principales

- Description des missions attendues : assistance aux personnes en détresse sur le Léman
- Fréquence d'utilisation prévue : le sauvetage de Montreux intervient environ une quinzaine de fois par an, à toute saison.
- Conditions d'utilisation : le secteur d'intervention est concentré dans la partie du Haut-Lac. En cas de besoin, il peut s'étendre au Grand-Lac. Les interventions sont effectuées par tous les temps. Pour cela le bateau doit pouvoir naviguer sans risque de naufrage.

4.3.2 Caractéristiques générales souhaitées

- Longueur : ~820 cm Variante : ~750 cm
- Largeur : ~270 cm Variante : ~250 cm
- Tirant d'eau : selon constructeur
- Matériau de coque : aluminium marin
- Type de propulsion : moteur hors-bord
- Puissance moteur : ~350 ch
- Vitesse max / croisière : 60 km/h 50 km/h
- Manette des gaz avec transmission électrique
- Hélice d'étrave par propulsion électrique et sur joystick
- Autonomie (heures) : 10 heures minimum
- Capacité en carburant : ~400 lt.
- Capacité en eau douce : 0 lt.
- Nombre de personnes à bord (équiper + naufragés) : 8 à 10 personnes

4.3.3 Équipements spécifiques

- Poste de pilotage à l'abri des intempéries, vitre avec essuie-glace, pare-brise chauffant à l'intérieur, siège pilote et éventuellement passager
- Poste de pilotage avec bâches pour largeur 270 cm
- Pont inondable et évacuation directe par l'arrière
- Fermeture tableau arrière mobile
- Deux portes latérales largeur 70 cm, coulissantes et plat-bord sur charnières
- Échelle à l'arrière éventuellement sur allongement de la plage arrière
- Bâche de remorquage sur plage arrière
- Zones de circulation intérieure revêtues d'antidérapant
- Plaque de sauvetage sous le plat-bord
- Coffres avant et arrière selon conception

- Poignées en suffisance
- Ancre dans un coffre (pas d'ancre intégrée)
- Support pour feux, antenne, corne de brume, klaxon, etc.
- Rampe feux bleus à reprendre ancienne vedette ou nouvelle
- Corne de brume
- Klaxon deux tons
- Moyens de communication : réservation pour deux postes fixes fournis par la SISL, support pour téléphone portable (à l'abri du soleil) sous toit
- Boussole
- GPS/sondeur écran sous toit
- Flir écran sous toit, prix en plus-value
- Radar, prix en plus-value
- Toit allongé sur l'arrière pour couvert non bâché (bâches uniquement autour du poste de pilotage)
- Éclairage de nuit / 4 prises pour projecteurs mobiles avec un support sur le toit pour fixer un projecteur mobile / éclairage latéral de travail visibilité proche / éclairage plage arrière
- 3 taquets par côté et un en pointe, escamotables
- Défense renforcée sur le pourtour de la coque
- Points de levage pour la grue (ne pas retenir si le toit est allongé)
- Couleur de la coque extérieure blanche avec ligne bleue ou teintes SISL 3. Contraintes techniques
- Classification C
- Environnement d'utilisation : eau douce, prévention courants vagabonds
- Maintenance facilitée
- Résistance aux chocs / à la corrosion

4.4 Contraintes administratives et réglementaires

- Homologation / certification exigée
- Enregistrement / immatriculation
- Documents livrables (plans, manuels, certificats...)

4.5 Budget prévisionnel

- Budget estimatif : CHF 200'000.- à 250'000.-
- Financement : (subventions, fonds propres, appels de fonds, dons, etc.)
- Détail des coûts attendus (construction, livraison, formation, maintenance, etc.)

4.6 Délais

- Date de la commande automne 2025, hiver 2026
- Livraison souhaitée fin 2026

4.7 Critères de sélection du fournisseur

- Expérience en construction de vedettes de sauvetage
- Références techniques
- Délais de livraison
- Garanties proposées
- Service après-vente / maintenance
- Rapport qualité/prix

4.8 Annexes

- Plan de l'amarrage en pleine eau (contrôle si renforcement nécessaire)

5 Travaux annexes

Différents travaux annexes sont prévus.

5.1 Amarrage

La nouvelle vedette aura des dimensions assez similaires à l'actuel bateau. Cependant, son poids sera plus conséquent, du fait de la nature de la coque et des équipements. Dès lors, il sera nécessaire de mettre en place un amarrage qui assure une sécurité optimale de la nouvelle unité, même lors de coups de vents conséquents.

5.2 Modification du charriot

Le canot à rame est amarré à l'intérieur d'un hangar et hors de l'eau. Ce système profite aussi à l'actuelle vedette d'intervention qui peut être mise en cale sèche dans le hangar, afin de réaliser des travaux d'entretien.

Au vu des dimensions légèrement plus importantes, notamment de la hauteur hors tout, de la nouvelle vedette, le charriot qui accueille le canot à rame devrait être modifié, soit dans le but de pouvoir mettre la nouvelle vedette en totalité dans le hangar, soit de la mettre en cale sèche, sans possibilité de fermer le hangar, mais cela permettrait de procéder malgré tout à des travaux d'entretien hors d'eau. Une étude complémentaire doit encore être réalisée.

5.3 Frais de suivi de la construction

Lors de la construction du nouveau bateau, il sera probablement nécessaire de se rendre quelques fois au Tessin, lieu du montage de la vedette, afin de s'assurer du respect des choix définis par le cahier des charges ou pour finaliser certains aménagements.

5.4 Divers et imprévus

Lors de toute construction, des surprises peuvent arriver et afin de pouvoir y faire face, la société de sauvetage de Montreux a prévu un montant afin d'éviter de bloquer le projet par manque de ressources financières.

5.5 Hausse

Le sauvetage de Montreux a pris les devants en cas d'une éventuelle hausse dans les fournitures de base, notamment dans les fournitures de l'aluminium marin dont le cours peut être amené à varier selon les tendances économiques ou des situations géopolitiques.

Offre pour votre nouveau Bateau de Sauvetage

Data / Datum / Date: 19.12.2025

	<p>Client: Société de Sauvetage de Montreux - La Vigie</p> <p>1222 Montreux</p> <p>Contact : M. Laurent Widmer</p>
--	--

Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir consultés dans le cadre de votre appel d'offres de septembre 2025 pour la fourniture de votre nouvelle embarcation de sauvetage « **La Vigie** ».

La présente offre pourra être considérée comme contractuelle en cas de signature et d'acceptation, conformément aux modalités indiquées en dernière page.

OBJET DU MARCHÉ

En réponse au dossier d'appel d'offres relatif au nouveau bateau destiné au Sauvetage de Montreux, a développé un projet préliminaire basé sur une coque entièrement en aluminium, issue de notre gamme et désignée sous le nom de

Veillez noter que des modifications ou ajustements des aménagements proposés restent possibles. Tous les détails ne sont pas représentés sur les plans, ceux-ci ayant pour seul objectif d'illustrer la configuration de base du bateau.

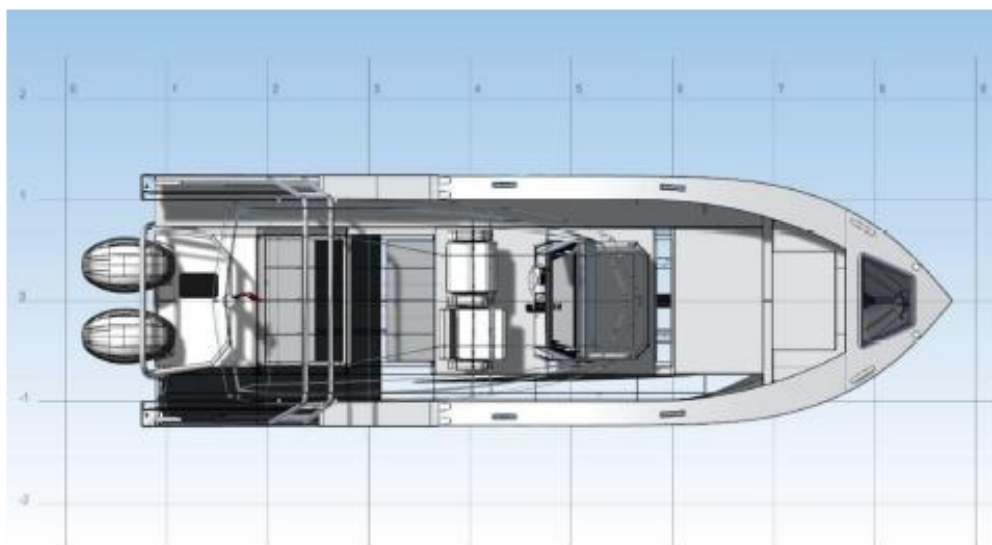
En effet, il s'agit d'un aménagement entièrement sur mesure, défini selon les critères fournis par l'acheteur, et non de la simple fourniture d'un produit de série assorti d'un certain nombre d'options ou d'accessoires. Pour cette raison, les détails de la fourniture restent ouverts aux choix et aux discussions au moment de l'adjudication.

En cas d'adjudication, vous serez régulièrement informés par de l'avancement du projet pendant toute la durée de son exécution. Divers détails devront être arrêtés au cours des différentes phases de l'avant-projet, du projet d'exécution et de la construction. Des visites sur place de votre part seront nécessaires et bienvenues tout au long de ces étapes.

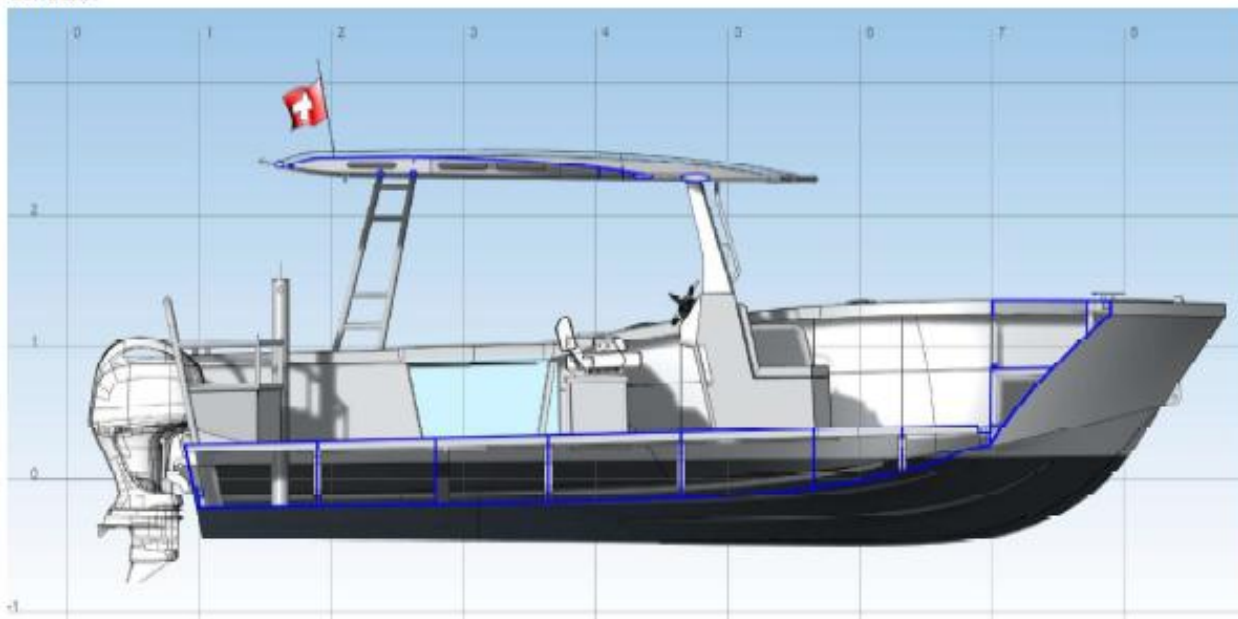


Caractéristiques de la coque :

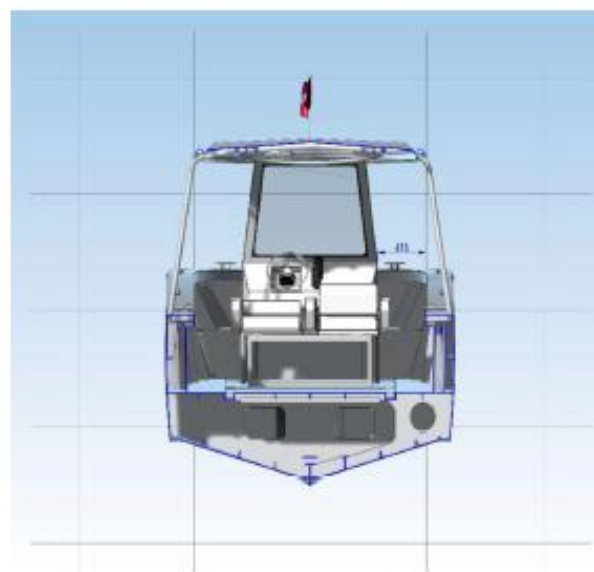
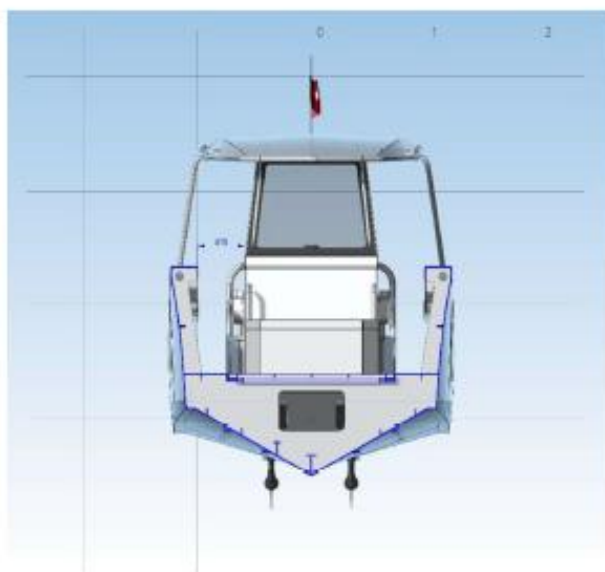
• Longueur hors tout	LOA	env. 8,60 m
• Largeur hors tout	BOA	2,55
• Longueur d'homologation (coque)	Lh	8.50 m
• Hauteur de construction	D	1.85 m
• Tirant d'eau à vide (quille)	T	0.50 (quille) - 0.80 m avec appendices
• Tirant d'eau à pleine charge (quille)	T	0.60 m (quille) - 0.90 m avec appendices
• Angle de deadrise à la poupe	β_t	16.5°
• Angle de deadrise à 1/2 coque	β_m	23°
• Poids à vide	Dmoc	env.3.0 Tonnes
• Poids à pleine charge :	Dmldc	env.4.5 Tonnes
• Vitesse maximale indicative :		env. 75 km/h selon charge (Voir courbes puissance / vitesse)



Console avancée, toit allongé vers l'arrière afin d'offrir une bonne protection aux opérateurs situés dans la section centrale.



De larges portes coulissantes latérales, intégrées à l'intérieur des flancs de la coque, permettent de travailler sans être gêné par des battants s'ouvrant vers l'intérieur.
Le pare-battage est interrompu, au niveau de la porte latérale, par une section coulissante qui confère également de la rigidité aux côtés du bateau.
Cette section se replie vers l'avant au moyen de charnières,



Les espaces de rangement se trouvent :

- dans la console (partie avant, sous le bloc-siège),
- dans les cales avant et arrière,
- dans le coffre-marche permettant d'accéder à la proue.





Le toit est configuré comme suit :

- une barre centrale (non visible sur le dessin) supportant l'ensemble des antennes, feux de navigation, sirènes, radar, etc. ;
- le toit repose sur la structure renforcée du pare-brise de la console ainsi que sur un roll-bar à l'arrière ;
- le toit peut, le cas échéant, être démonté. Les appareils électroniques sont équipés de disconnecteurs adaptés ;
- le toit n'est pas isolé par le dessous, la configuration étant entièrement ouverte ;
- il est possible de monter sur le toit à partir des échelles latérales intégrées au roll-bar. Toutefois, en raison de sa construction légère, le toit n'est pas conçu pour accueillir l'ensemble d'une équipe.



- Mât de remorquage situé devant les moteurs ;
- Cage de protection entourant les moteurs, très pratique également pour s'y tenir ;
- Vaste espace de travail abrité, entre le bloc-siège de la console et la cage moteur ;
- Sièges pilote/copilote à réglage individuel : configuration en lean-post ou siège avec soutien lombaire.



7 Financement

Plan de financement

COÛTS :		
Nouvelle vedette, travaux annexes, divers et imprévus, hausses	CHF	330 000,00
Total	CHF	330 000,00
FINANCEMENT :		
· Fonds propres sauvetage de Montreux la Vigie ¹	CHF	40 000,00
· Commune de Montreux	CHF	40 000,00
· Canton de Vaud, via SISL	CHF	16 000,00
· Taxe de séjour	CHF	35 000,00
· Soutien d'institutions de jeux ²	CHF	164 000,00
· Fondations de soutien	CHF	20 000,00
· Soutien navigateurs	CHF	5 000,00
· Entreprises locales	CHF	10 000,00
Total	CHF	330 000,00

¹ Numéraire et valeur Vigie III

² Loterie Romande et Casino Barrière

8 Visibilité et reconnaissance des partenaires

Afin de remercier les institutions, entreprises et particuliers qui soutiennent ce projet, la Société de sauvetage de Montreux – La Vigie prévoit différentes formes de reconnaissance et de visibilité pour ses partenaires.

Ces mesures visent à valoriser l'engagement des soutiens tout en respectant les valeurs de service public et de bénévolat portées par la société.

8.1 Visibilité sur la nouvelle vedette

Selon le niveau de contribution, les partenaires pourront bénéficier d'une visibilité sur la nouvelle vedette d'intervention :

- présence du logo ou du nom du partenaire sur une plaque de remerciement installée à bord*;
- mention du partenaire sur une plaque de remerciement au local du sauvetage ;
- reconnaissance du soutien lors de la cérémonie officielle de mise en service du bateau.

* Aucune visibilité n'est possible sur les faces extérieures de la vedette

Cette visibilité symbolise l'engagement du partenaire en faveur de la sécurité sur le lac Léman.

8.2 Communication et supports institutionnels

Les partenaires pourront également être mentionnés dans les différents supports de communication de la société :

- site internet et réseaux de communication de la société ;
- rapport annuel ou publications institutionnelles ;
- supports d'information relatifs au projet ;
- communication lors d'événements ou de manifestations organisées par la société.

8.3 Événements et relations publiques

La Société de sauvetage de Montreux organise régulièrement des activités et manifestations auxquelles les partenaires pourront être associés :

- invitation à la cérémonie officielle de présentation de la nouvelle vedette ;
- participation à certains événements ou journées portes ouvertes ;
- possibilité d'organiser des visites ou présentations du bateau pour les partenaires majeurs.

Ces moments permettent de valoriser l'engagement des partenaires et de mettre en lumière leur contribution à un projet d'intérêt public.

8.4 Remerciements officiels

Tous les soutiens seront également mentionnés dans les remerciements officiels de la société. Les contributions importantes pourront faire l'objet d'une reconnaissance particulière, par exemple :

- inscription sur une plaque commémorative ;
- mention spéciale lors de la mise à l'eau du bateau ;
- visibilité accrue dans les communications institutionnelles.

8.5 Niveaux de reconnaissance et de visibilité

Tout soutien financé fera l'objet d'une invitation lors de la cérémonie officielle de la présentation de la nouvelle vedette

Niveau de soutien	Contribution indicative	Visibilité
Partenaire principal	CHF 30'000.- et plus	Logo sur la vedette + communication principale
Partenaire majeur	CHF 10'000.- à CHF 29'000.-	Logo sur supports officiels
Partenaire	CHF 1'000.- à CHF 9'000.-	Mention sur site et communications
Donateur	jusqu'à CHF 1'000.-	Mention dans les remerciements

Récépissé

Compte / Payable à
CH45 0076 7000 H064 2203 3
SISL SCT MONTREUX-VIGIE
QUAI DE VERNEX
1820 MONTREUX

Payable par (nom/adresse)

┌

└

Monnaie Montant
CHF

┌

└

Point de dépôt



Section paiement



Monnaie Montant
CHF

┌

└

┌

└

Compte / Payable à
CH45 0076 7000 H064 2203 3
SISL SCT MONTREUX-VIGIE
QUAI DE VERNEX
1820 MONTREUX

Payable par (nom/adresse)

┌

└