

CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE

Rapport de la commission chargée d'étudier le

Préavis 2011-2016 / N° 62

Demande d'un crédit de construction pour l'extension et la rénovation du Port Ouest de Rolle

La commission composée de :

Messieurs François Monod, président
 Patrick Bréchon, rapporteur
 Jean-Pierre Magnin
 Dominique Vanthier
 Konstantin Turnau
 José Manuel Dos Santos
 Yves Guisolan

PO = Possesseur d'un bateau au port ouest PV = Possesseur d'un bateau au port des Vernes CP = Membre de la commission consultative du port E = Excusé PC = Pas convoqué		Séances du	09.03.2015	12.03.2015	12.03.2015	12.03.2015	19.03.2015	26.03.2015	30.03.2015 avec la CoFin	10.04.2015	13.04.2015	21.04.2015	TOTAL
Commission :	M. François Monod, président	PO CP	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
	M. Patrick Bréchon, rapporteur		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
	M. Jean-Pierre Magnin		1	1	E	1	1	1	PC	1	1	1	7
	M. Dominique Vanthier	PO CP	1	1	1	1	1	1	PC	1	1	1	8
	M. Konstantin Turnau	PO CP	1	1	1	1	1	1	PC	1	1	1	8
	M. José Manuel Dos Santos		1	1	1	1	1	1	PC	E	1	1	7
	M. Yves Guisolan	PV CP	1	1	E	E	1	E	PC	1	1	1	5
Municipalité :	Mme. Josephine Byrne Garelli		1	1	1	1	PC	PC	1	PC	PC	1	5
ST Rolle :	M. Serge Gambarasi		1	PC	PC	1	PC	PC	1	PC	PC	1	3
Mandataires :	M. Thierry Buchs		PC	PC	1	PC	PC	PC	E	PC	PC	1	1
	Bureau Bonnard & Gardel		PC	PC	1	PC	PC	PC	1	PC	PC	1	2

s'est réunie 9 fois selon le tableau ci-dessus, 5 fois en présence de Mme Josephine Byrne Garelli, Municipale, 3 fois en présence de M. Serge Gambarasi, chef du service technique de la Commune et 2 fois en présence des représentants du bureau d'ingénieur Bonnard et Gardel. La commission les remercie tous pour leurs disponibilités et leurs éclaircissements.

1. Préambule

Ce préavis a pour but d'inviter le Conseil communal à accorder à la Municipalité le crédit permettant l'agrandissement et la rénovation du Port Ouest de Rolle.

2. Constats de la commission

La commission a pu se rendre compte, lors de la visite du port, du niveau d'enlèvement général du port et de l'état de vétusté des installations existantes (affaissement de la digue principale, profils métalliques porteurs de certains pontons rouillés jusqu'à l'extinction des dits, réseau de chaînes mères immergées servant à l'amarrage des bateaux corrodé, planchers bois des pontons flottants en voie de pourrissement, etc...)

3. Besoins

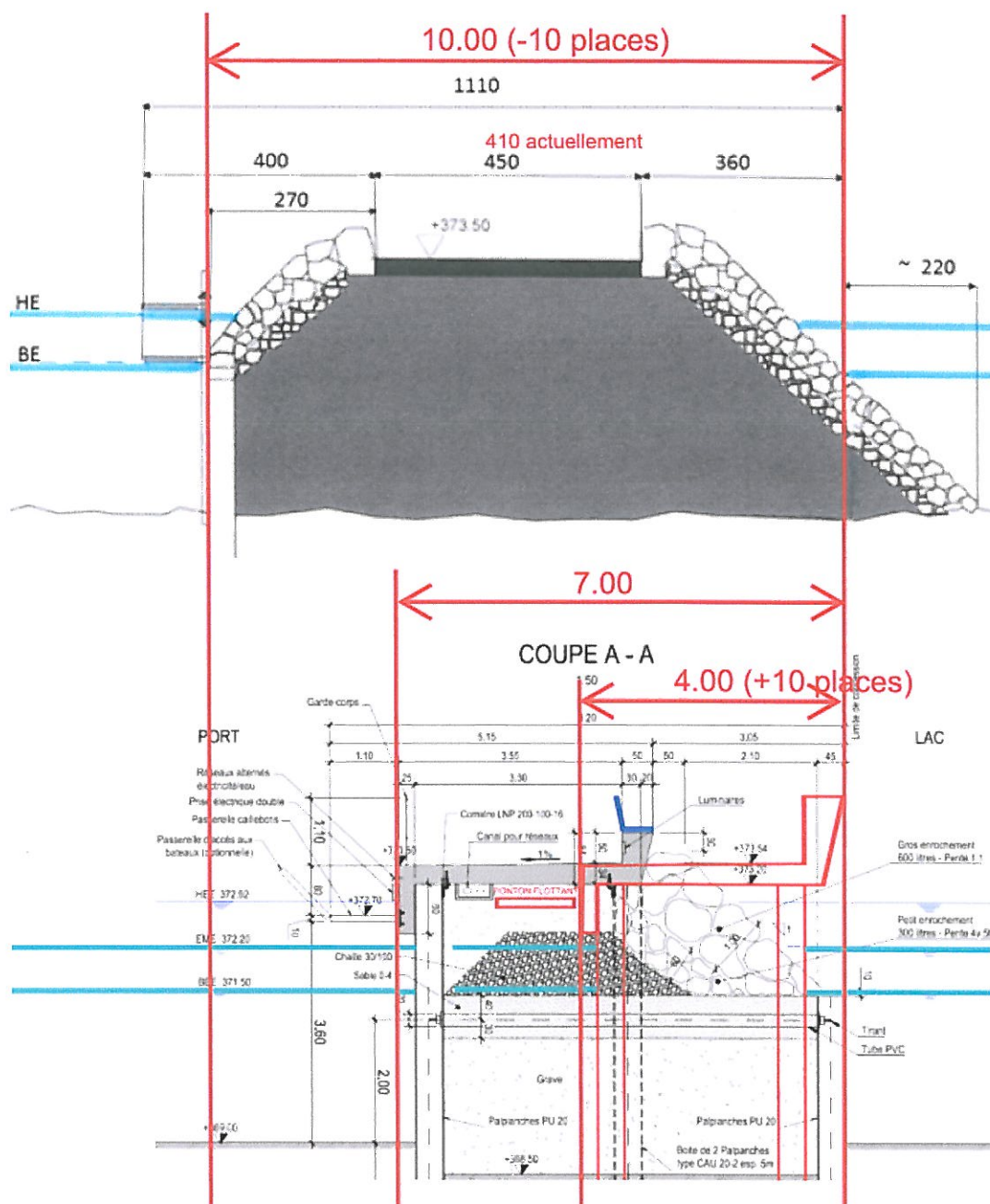
La commission a demandé à avoir accès à la liste d'attente (anonyme). Après examen de celle-ci la commission est convaincue que l'agrandissement du port répond à une demande qui n'a fait qu'augmenter ces dernières années. Il suffira pour accueillir les 120 rollois se trouvant sur la liste d'attente actuelle (la plupart depuis de nombreuses années). Certains commissaires pensent, toutefois, que l'augmentation des tarifs de location et l'introduction du droit de boucle risquent de faire diminuer cette demande, voire même de contraindre certains propriétaires actuels à se séparer de leur embarcation.

4. Aspects techniques

a. Digue principale (ou digue de bise)

Après examen des plans (coupe de principe), suite également à la visite sur place, certains commissaires se sont émus de voir disparaître le côté bucolique de la large digue-promenade existante avec des enrochements des deux côtés. D'autres se sont, au contraire, étonnés de la perte de place induite par le maintien des enrochements côté Lac. La commission s'est également demandé si l'on ne pouvait pas se contenter d'une digue moins large destinée aux seuls piétons. A cette dernière question, la Municipalité a répondu qu'un accès pour les véhicules d'entretien est nécessaire. Cette allée sert aussi pour l'acheminement de la caravane du starter pour les régates. La commission a demandé quelles seraient les incidences sur le nombre de places dans le port que représenteraient les 2 variantes ci-dessous :

Variante 1 (Largeur 10.00m), sur le principe de la digue existante, mais avec palplanche côté port et chaussée (en bitume) élargie de 40 cm.



Projet de la Municipalité (Largeur 7.00m) + Variante 2 (Largeur 4.00m), sans enrochement côté Lac

La variante 1 ferait perdre une dizaine de places dans le port, alors que la variante 2 en ferait gagner une dizaine. La commission a bien compris l'argument esthétique évoqué par la Municipalité pour motiver son choix, à savoir le maintien des enrochements côté Lac afin d'harmoniser le traitement de la digue avec le quai. La commission estime finalement que la solution municipale constitue un bon compromis entre les variantes 1 et 2, même si les estimations financières de 2009 la plaçaient comme la variante la plus chère (+25% que la variante 2).

Toujours dans l'idée d'harmoniser le traitement de la digue avec le quai, la commission a demandé à la Municipalité de faire chiffrer le surcoût d'un revêtement en bitume. Celui-ci se monterait à Fr.45'000.—, soit 0,5% du budget total.

Ce point fait l'objet d'un amendement.

La commission a également demandé à connaître le surcoût d'un ponton flottant tel celui réalisé au port de Grandson (voir photo ci-dessous), afin d'offrir aux utilisateurs concernés le même confort qu'à ceux qui s'amarreront aux pontons intérieurs. Le surcoût pour un tel ponton serait de Fr.156'000.—, soit 1,5% du budget total. A noter que celui-ci serait d'une largeur de 150cm au lieu des 110cm pour la passerelle fixe, la largeur du chenal serait ainsi diminuée de 60cm. Ce ponton pourrait, au besoin, recevoir également des bras ou passerelle d'amarrage (non inclus dans le montant précité).

Ce point fait l'objet d'un amendement.



La commission s'est interrogée sur la pertinence des emplacements prévus pour les 11 bancs (au centre de la digue). Elle suggère à la Municipalité d'étudier une solution combinée avec le muret côté Lac (voir coupe A-A en page 2).

La commission s'est enfin inquiétée de la résistance dans le temps des palplanches métalliques fichées dans le sol. Si la partie immergée ne va pas se corroder, il n'en va de même pour la partie hors eau. Le bureau d'ingénieur a répondu qu'il y avait 2 moyens de palier à cette problématique, soit en posant des palplanches plus épaisses que nécessaire avec épaisseur de métal sacrifiée à la corrosion sur la durée de vie de l'ouvrage, soit en installant un système de protection anode/cathode. La solution prévue à Rolle est du premier type (épaisseur des palplanches 11 et 9 mm au lieu de 7 et 5 mm en milieu complètement immergé).

b. Digue Genève

La commission n'a pas de remarque particulière. Elle a pris note que seule la passerelle fixe en caillebotis sera remplacée. L'amarrage des bateaux ne pourra se faire que « proue contre digue », comme jusqu'à aujourd'hui, à cause des enrochements immergés. La commission regrette l'implantation de l'installation de vidange des eaux usées sur la digue, elle souhaiterait plutôt la voir au niveau de la passerelle en contre bas.

c. Avant digue

La commission n'a pas de remarque particulière, si ce n'est la question du traitement anti rouille des palplanches métalliques évoquée au dernier alinéa du point 4 a.

d. Pontons flottants

La commission n'a pas de remarque particulière. La commission a noté que ces pontons seront équipés de rails pour recevoir des taquets et/ou des bras d'amarrage et qu'ils sont munis de profils de protection sur la tranche faisant office de pare-battage.

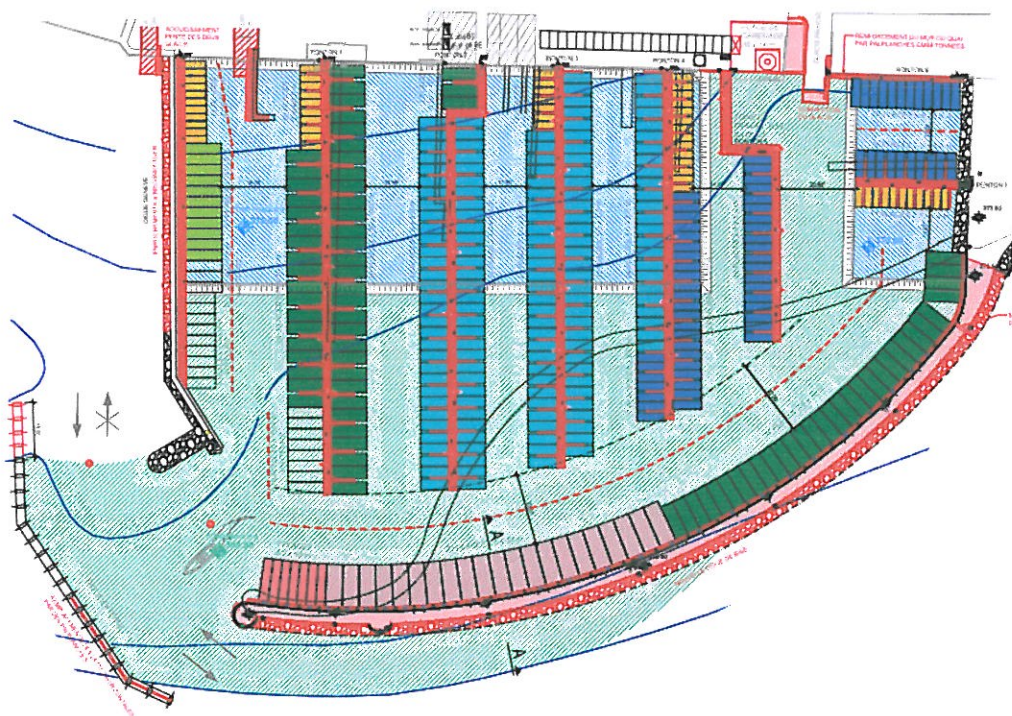
Le revêtement PVC prévu, et qui ne nécessite aucun entretien, convient à l'ensemble de la commission.

Ce point fait l'objet d'un amendement.

e. Système d'amarrage et nombre de places dans le port

La commission a souhaité connaître la méthode de calcul pour arriver à un gain de 27 places en passant du système bras et/ou passerelles d'amarrage (catway) au système chaîne mère et corps-morts. Il a été considéré que l'ensemble des propriétaires sont ou seront en possession de bateaux de largeur de la cote maximale autorisée. En examinant de plus près la liste des bateaux en place et celle des bateaux en attente d'une place, il apparaît que l'on pourrait aisément réintroduire les bras ou passerelles d'amarrage sans perdre une seule place, simplement en optimisant l'attribution des places en fonction de la largeur des embarcations. Dans cette variante, les chaînes mères seraient maintenues pour les places le long des deux digues et le long du mur vers le jardin anglais (voir plan ci-dessous). Le dragage ultérieur du port serait ainsi grandement facilité. La commission a noté, par ailleurs, la faible différence de coût entre ces deux systèmes, à savoir Fr.14'000.— en faveur du système bras et/ou passerelles d'amarrage.

Ce point fait l'objet d'un amendement.



f. Station d'essence

La commission a noté que la concession Blanchard Marine ne comporte pas de date d'échéance, que la parcelle du susnommé et intégrée dans le plan de quartier « Fleur d'eau » et qu'elle est affectée à la construction d'une maison individuelle.

La localisation prévue, à savoir à l'extrémité de la digue Genève, a convaincu l'ensemble de la commission (moins de trafic dans le port). Comme pour l'installation de vidange des eaux usées, la commission regrette l'implantation de celle-ci sur la digue, elle souhaiterait plutôt la voir au niveau de la passerelle en contre bas. La commission a noté que cette localisation implique une conduite enterrée du parking jusqu'à la digue Genève ainsi qu'une conduite apparente sous la passerelle sur toute la longueur de la digue. Ces conduites représentent un surcoût global de Fr.296'000.— par rapport à une localisation près de la grue.

La commission a demandé si des contacts avaient été pris avec le propriétaire de la station BP le long de la Route de Genève. La Municipalité a répondu par la négative. A noter que la distance pour la conduite enterrée serait la même depuis la station BP que depuis le parking, seule l'économie des citernes pourrait être faite et la gestion de l'installation simplifiée.

La commission regrette le peu d'informations relatives à l'exploitation de cette installation, elle relève enfin que celle-ci peut tout à fait être réalisée une fois le port rénové et agrandi.

Ce point fait l'objet d'un amendement.

g. Aménagements sur terre ferme

La commission a noté que seuls les WC, les douches ainsi que le bureau du garde-port sont à la charge de la Commune. Une demande de crédit sera déposée en son temps en parallèle avec la réalisation du club-house par la société nautique rolloise (SNR). Dans le cadre d'une réalisation ultérieure de la station d'essence, la commission émet le vœu qu'un accès camion soit créé jusqu'à la digue Genève afin d'économiser les conduites enterrées.

La commission se recommande que le glacis intérieur vers la digue Genève puisse continuer d'accueillir tous les dériveurs. La création du nouveau ponton du Rosey ramène, en effet, la largeur du glacis à 285cm, ce qui est insuffisant pour les multicoques.

5. Permis de construire

La commission a reçu le 9 avril 2015 une copie du permis de construire. Celui-ci a été signé par le Canton le 2 avril 2015. La commission a noté que le délai de recours est de 30 jours.

6. Aspects financiers

La commission a bien noté que ces travaux sont, à terme, autofinancés par les utilisateurs du port. La majorité de la commission pense que l'introduction du droit de boucle est un bon moyen pour maintenir les tarifs de location à un niveau acceptable.

Les tarifs proposés pour ce droit de boucle, donnant la préférence aux utilisateurs actuels dans un premier temps, et rollois dans un second temps, ainsi que ceux pour la location des places, qui verront les loyers des utilisateurs rollois doubler et ceux des utilisateurs extra muros quadrupler (voir tableau ci-dessous) ont convaincus la majorité de la commission.

Dim. places	Tarif moyen actuel des places		Tarif futur rollois actuel		Tarif futur hors rollois nouveau	
	Bateau moteur	Voilier	Droit de boucle	location + taxe	Droit de boucle	location + taxe
m2	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
12.6	230	250	1'500	510	6'000	1'020
20	510	420	2'400	780	9'600	1'560
30	580	650	3'600	1'320	14'400	2'640
24	700	530	2'900	990	11'600	1'980
30	870	670	3'600	1'320	14'400	2'640
35	1'010	810	4'200	1'640	16'800	3'280
54	1'380	1'230	6'500	2'990	26'000	5'980

7. Amendements

La commission propose cinq amendements, à savoir :

1. La commission propose d'accorder à la Municipalité un crédit complémentaire de Fr.45'000.— pour un revêtement en bitume sur la digue bise.
2. La commission propose d'accorder à la Municipalité un crédit complémentaire de Fr.156'000.— pour un ponton flottant le long de la digue bise.
3. La commission propose de réduire le crédit de construction de Fr.14'000.— en réintroduisant les bras et/ou passerelles d'amarrage.
4. La commission propose de rejeter la demande crédit de Fr.59'000.— pour un revêtement en bois des pontons.
5. La commission propose de rejeter la demande crédit de Fr.548'000.— pour l'installation d'une distribution d'hydrocarbure en bout de digue « côté Genève ».

Conclusions

En conclusion, la commission, à une large majorité (6 voix pour / 1 voix contre), vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE

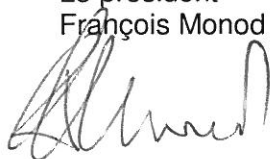
vu le préavis 2011-2016 / N° 62 amendé de la Municipalité du 9 février 2015,
entendu le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

1. Octroie à la Municipalité un crédit de Fr.10'460'000.— pour le financement des travaux de rénovation et d'agrandissement du Port Ouest, à imputer au compte 4700.5030.1 « Rénovation et agrandissement du Port PM62/11-16 ».
2. Autorise la Municipalité à financer ce montant auprès de l'établissement bancaire qui aura offert les conditions financières les plus avantageuses sous déduction de l'encaissement du droit de boucle de Fr.2'018'200.—.
3. Autorise la Municipalité à amortir la dépense sur une période de 30 ans.
4. Autorise la Municipalité à utiliser le compte 9280.11 « Réserve aménagement du port » pour un montant de Fr.2'200'000.— afin d'amortir une partie de la dépense.

Rolle, le 2 mai 2015

Au nom de la commission

Le président
François Monod



Le rapporteur
Patrick Bréchon

