

VILLE DE VERSOIX



MAIRIE

MESSAGE DU CONSEIL ADMINISTRATIF

A l'attention de Mesdames et Messieurs,
Les Conseillères Municipales et Conseillers Municipaux

VERSION N° 5

Figée le 12.10.22 / AT

Evolution du message et de sa délibération :	Validé par :	Dates :	Suivi par :
Décision de lancer un message et sa délibération :	Conseil Administratif	25 août 2022	JT/AT
Validation du message et de la délibération :	Conseil Administratif	12 octobre 2022	JT/AT
Présentation à la commission BGPP :		19 octobre 2022	JT/AT
Préavis de la commission BGPP :	Commission BGPP	14 novembre 2022	JT/AT
Présentation et préavis de la commission FAE :	Commission FAE	17 novembre 2022	JT/VA
Vote souhaité au Conseil municipal :	Conseil municipal	21 novembre 2022	JT

**CREDIT D'ETUDE D'UN MONTANT DE CHF 180'000.-
POUR LA RENOVATION ET LA REMISE AUX NORMES
DE LA BUVETTE DE PORT-CHOISEUL**



Table des matières

1.	<u>HISTORIQUE</u>	3
2.	<u>ETAT DES LIEUX</u>	3-4
3.	<u>PROGRAMME</u>	4-5
4.	<u>DEVELOPPEMENT DURABLE</u>	5
5.	<u>COÛTS DES ETUDES</u>	6-7
6.	<u>ESTIMATION DES COÛTS INDUITS</u>	7-8
7.	<u>PLANIFICATION DES TRAVAUX</u>	8
8.	<u>CONCLUSION</u>	8
9.	<u>PLANS ET PERSPECTIVES</u>	9



1. HISTORIQUE

C'est en 1967 que l'architecte Claude Lehmann construit à Port-Choiseul, pour la commune de Versoix, un bâtiment qui regroupe une buvette et un club-house pour le Club Nautique de Versoix, ainsi qu'un hangar mitoyen qui abrite le bateau du Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies Aéroportuaires (SSLIA).

En amont des bâtiments, deux citernes sont installées enterrées, pour alimenter une pompe à essence pour bateaux située sur la digue sud du port.

Dans les années 80, les activités du CNV sont redéployées au nord du port, la buvette est maintenue et l'ancien club-house devient le pavillon du centre nautique Moby-Dick.

En 1983, la buvette a été agrandie au nord pour accueillir un dépôt, une chambre froide et une extension de la terrasse couverte.

2. ETAT DES LIEUX

Hormis cet agrandissement, le bâtiment est resté dans sa typologie d'origine. Aujourd'hui, il est vieillissant et les locataires ont signalé depuis des années des dysfonctionnements tant aux niveaux techniques qu'au niveau de la salubrité des locaux.

Afin de contrôler l'état du bâtiment, ainsi que le potentiel et les conditions de rénovation, un mandat a été confié au bureau Philippe Calame architectes en fin d'année 2021. Les résultats de cet audit ont été expliqués à la commission Bâtiments Gérance et Protection de la Population du 21 mars 2022 et cette même commission a visité le bâtiment le 29 novembre 2021.

Cet audit a laissé apparaître les points suivants :

Concernant le bâtiment : la structure portante du bâtiment en maçonnerie ne présente pas de désordre apparent. La toiture en bois, qui a été sondée par un charpentier-couvreur apparaît en bonne santé. Cependant l'étanchéité, qui a déjà été réparée, est en fin de vie.

Les installations techniques ont été entretenues, mais elles n'ont pas été renouvelées depuis la construction du bâtiment et sont obsolètes par rapport aux normes actuelles. Le bâtiment n'est pas isolé. Il est partiellement chauffé durant l'entre saison et tenu hors gel en hiver par une chaudière à gaz. En été l'absence d'isolation provoque une surchauffe du bâtiment.

Concernant la buvette : elle est ouverte d'avril à octobre, une centaine de places sont exploitées sous le couvert du bâtiment et sur le quai. Globalement les tenanciers sont satisfaits de cette exploitation.

Toutefois le manque de place de stockage est à relever. Une remorque est stationnée en permanence derrière la buvette où sont conservées les boissons, et un couvert a été installé contre le talus à l'arrière du bâtiment pour le stockage du matériel. La buvette ne dispose pas de locaux sanitaires pour le personnel d'exploitation. Ce dernier utilise les WC publics, ce qui ne correspond pas aux normes et aux réglementations de l'OCIRT.

La cuisinière à gaz est limitée à une puissance inférieure à son potentiel, car non équipée d'une hotte adéquate. De plus, il n'y a pas d'évacuation de fumée en toiture. Enfin la puissance électrique est faible.

Concernant le centre nautique Moby-Dick : la saison d'activité court de mi-mars à mi-octobre. L'administration et la comptabilité sont effectuées sur place, malgré les difficultés à chauffer les locaux avec un poêle à gaz existant et l'absence d'isolation thermique. Comme pour la buvette, l'absence de vestiaires et de sanitaires séparés pour le personnel est une lacune. D'autre part, les surfaces de stockage sont insuffisantes. A défaut le vide sanitaire qui se trouve sous la terrasse et qui est inondable, est utilisé comme dépôt de matériel.

Concernant les WC publics : ils sont dans leur typologie d'origine et par rapport aux besoins et aux normes actuelles ils sont peu pratiques et sous-dimensionnés. D'autre part, les canalisations posent des problèmes et sont régulièrement encrassées.

Le lieu n'est pas adapté aux personnes à mobilité réduite.

Concernant le garage du bateau du SSLIA : le service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies Aéroportuaires a étudié un éventuel autre emplacement sur la rive droite pour leur bateau d'intervention. Après un contrôle des temps d'intervention en cas d'amerrissage d'un avion dans le lac, le SSLIA a conclu que cet emplacement permet de respecter les temps d'intervention requis et qu'aucune autre alternative dans le secteur n'est actuellement possible. Par conséquent une libération de leur garage à court terme est une option qui a été écartée.

Une réflexion doit être menée quant à un éventuel agrandissement du local car le SSLIA souhaite pouvoir remplacer le bateau actuel par un bateau plus grand. Une consultation devra être faite auprès des instances cantonales pour vérifier cette possibilité.

Le garage à bateau est utilisé annuellement, il est tenu hors gel durant l'hiver.

Les conduites d'alimentation entre les citernes et la pompe à essence le traversent par un caniveau technique.

Bien qu'un entretien courant ait été suivi, le garage est dans un état vieillissant, l'étanchéité de la toiture est fatiguée, il n'y a pas d'isolation thermique et les installations techniques sont dépassées par les années. La puissance électrique à disposition est faible.

3. P R O G R A M M E

3.1 Recommandations

Pour une requalification du bâtiment, deux hypothèses seraient envisageables sous réserve de l'obtention des dérogations légalement possibles :

La première consiste à remplacer le bâtiment existant par une construction neuve, avec une emprise au sol similaire, mais sur deux niveaux au lieu d'un seul.

La deuxième hypothèse consiste à rénover le bâtiment existant, qui comprend un seul niveau, et à construire un nouveau pavillon de service, semi-enterré, à l'arrière de la buvette (entre le chemin du Vieux Port et la buvette).

Selon les recommandations du bureau Philippe Calame architectes, bien que la facture du bâtiment soit modeste, le bâtiment existant de la buvette et du centre nautique Moby-Dick est un marqueur de l'image du Port. Il s'inscrit dans l'histoire du site et il structure par son architecture et par son activité le sud du site de Port-Choiseul.

La rénovation du bâtiment, avec la construction d'un équipement technique complémentaire et adéquate, contribuerait à pérenniser ses qualités architecturales, fonctionnelles et paysagères, ainsi que son attractivité.

Le bâtiment existant a un statut acquis. Dans le cas d'une éventuelle démolition et du remplacement du bâtiment actuel par un nouveau bâtiment et compte tenu des règles de protection des rives du lac, des dérogations devraient être accordées pour qu'une telle solution puisse se concrétiser.

3.2 Programme

La rénovation du bâtiment comprend :

- isolation de l'enveloppe et de la toiture,
- remplacement des installations électriques, sanitaires, et mise aux normes,
- installation de panneaux solaires photovoltaïques et thermiques intégrés à l'architecture du bâtiment sur la toiture,
- Remplacement du chauffage à gaz par une solution PAC,
- remplacement de l'équipement d'exploitation de la cuisine de la buvette,
- création d'un dépôt complémentaire pour la buvette en lieu et place des actuels WC publics,
- mise en conformité des canalisations EU et EP,
- création d'un bâtiment complémentaire semi-enterré pour la création de nouveaux WC publics aux normes, ainsi que de locaux privés pour la buvette et le centre nautique (toilettes, vestiaires et dépôt),
- réaménagement de la périphérie immédiate du bâtiment, de la terrasse, de la buvette pour une accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- étude pour contrôler les possibilités légales d'agrandissement du garage à bateau du SSLIA.

Remarque :

Le SSLIA s'est engagé à prendre à sa charge les travaux relatifs au garage à bateau. Toutefois les modalités de participation financière restent à définir selon les possibilités d'agrandissement et de l'importance des travaux.

4. D E V E L O P P E M E N T D U R A B L E

4.1 Environnement

Le manque d'isolation du bâtiment engendre un fort impact énergétique de celui-ci, impliquant notamment un chauffage pour le maintenir hors gel en hiver et une surchauffe en été. Il paraît donc essentiel d'évaluer quelles seraient les solutions les plus appropriées pour réduire cet impact.

4.2 Economie

Les coûts financiers liés au chauffage incitent à étudier quelle serait la meilleure rationalisation des coûts possibles sur cette charge.

De nouveaux aménagements (WC et dépôts) semblent indispensables pour répondre aux besoins actuels et futurs de la buvette et du centre nautique. Ceci pourrait permettre d'accueillir un public plus nombreux.

4.3 Social

L'absence de locaux sanitaires pour le personnel ne répond pas aux normes et réglementations de l'OCIRT. L'installation de ces derniers permettrait d'améliorer les conditions de travail des employés. Il en va de même pour les dépôts. Il convient donc de voir quelles seraient les meilleurs aménagements pour répondre à ces problématiques.

5 . C O Û T S D E S E T U D E S

Ce crédit d'étude vise plusieurs objectifs :

- l'élaboration de compléments de relevés des bâtiments ;
- l'exécution de divers sondages ;
- les expertises d'amiante et PCB avant travaux ;
- les études statiques et thermiques ;
- les dispositions de sécurité à engager ;
- les contrôles de l'étendue des travaux à envisager et des éléments à préserver ;
- la finalisation du projet notamment avec les utilisateurs ;
- les études de projets optionnels comme l'adaptation des lieux pour les personnes à mobilité réduite ou les possibilités d'agrandissement du garage du SSLIA;
- la planification des travaux ;

- la finalisation d'un budget, d'un contrôle des coûts allant pour les disciplines principales avec une précision de +/-10%
- le dépôt de la requête en autorisation de construire ;
- un contrôle des diverses subventions possibles ;
- les solutions relatives au relogement des locataires et à la libération des locaux lors des travaux.

Les phases d'honoraires SIA suivantes sont comprises :

4.31 Avant-projet

- Recherche des partis et estimation sommaire des coûts
- Avant-projet et estimation des coûts

4.32 Projet d'ouvrage

- Projet d'ouvrage
- Etude de détail
- Devis de l'ouvrage

4.33 Demande en autorisation de construire

- Procédure de demande d'autorisation

COÛTS

Buvette, centre nautique Moby-Dick et bâtiment complémentaire :

1) Architecte	CHF	89'375,--
2) Ingénieur civil	CHF	7'800,--
3) Ingénieur CVSE	CHF	21'670,--
4) Géomètre	CHF	3'800,--
5) Analyses amiante et polluants	CHF	10'000,--

Contrôle des possibilités d'agrandissement du garage à bateau du SSLIA :

6) Architecte	CHF	18'000,--
7) Ingénieur civil	CHF	5'000,--
8) Ingénieur CVSE	CHF	5'000,--

Divers

9) Débours, taxe et frais divers	CHF	6'000,--
----------------------------------	-----	----------

Total HT	CHF	166'645,--
TVA 7.7%	CHF	<u>12'831,65</u>
Total TTC	CHF	179'476.65

6 . I N C I D E N C E S U R L E C O M P T E D E R E S U L T A T

Charges financières

Amortissement

Le montant net du crédit sera amorti selon les taux prévus à l'art. 40. al. 7 RAC. Pour les crédits d'étude, la durée d'amortissement dépend s'il est suivi de la réalisation ou non. En cas de réalisation, le montant net du crédit sera amorti avec le crédit de construction, soit 30 ans pour un bâtiment. Selon la planification prévue, un montant de CHF 6'000.- sera comptabilisé dans le compte de résultats, dès la première année d'utilisation de l'installation, probablement dès 2024.

Dans le cas contraire, le crédit d'étude sera amorti en un an, dès la décision d'abandon du projet.

Intérêts

Le crédit sera financé par les liquidités disponibles de la commune. Toutefois, si celles-ci devaient être insuffisantes, le Conseil administratif pourrait contracter un emprunt. Dans ce cas, sur la base d'un taux d'intérêt de 2%, les charges annuelles seraient de CHF 3'600.-.

7 . P L A N I F I C A T I O N D E S T R A V A U X

Le planning proposé est le suivant :

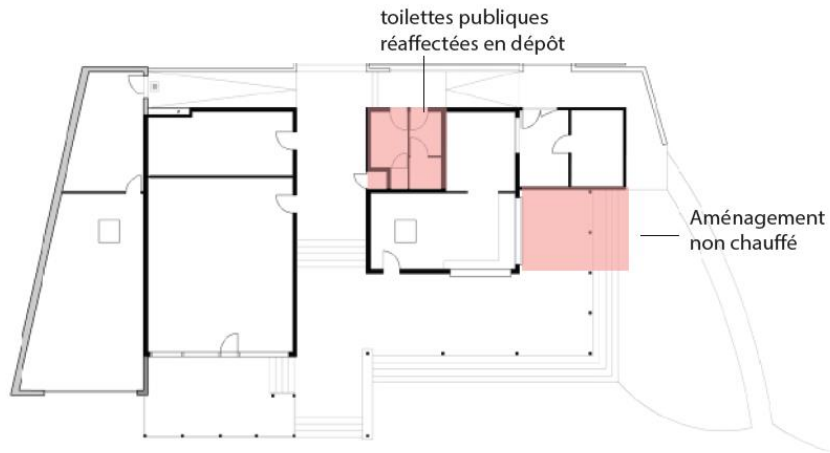
- Vote du crédit d'étude : fin 2022
- Dépôt en autorisation de construire : printemps 2023
- Suite du dossier selon obtention de l'autorisation de construire

8 . C O N C L U S I O N

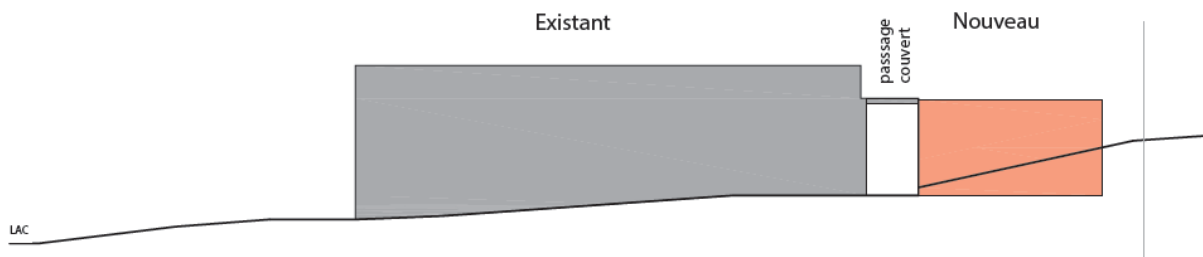
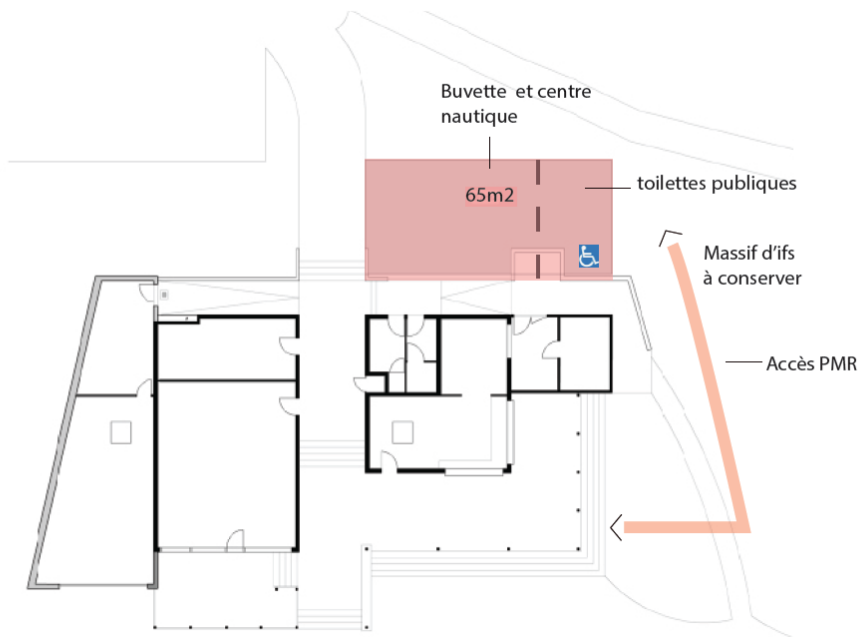
Au vu de ce qui précède, le Conseil administratif vous demande de voter un crédit d'étude de CHF 179'476,65 arrondi à 180'000.-- pour la rénovation et l'agrandissement de la buvette de Port-Choiseul.

Le Conseil administratif

9 . P L A N S E T P E R S P E C T I V E S



Rénovation et aménagement du bâtiment existant



Implantation du projet de construction complémentaire
plan et coupe