

Date de dépôt: 25 avril 2006

Messagerie

Rapport

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Pour que l'accès aux pontons soit réservé aux ayants droit**

Rapport de M^{me} Fabienne Gautier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette pétition a été déposée en date du 20 septembre 2005 et renvoyée à la Commission des pétitions.

La commission a abondamment discuté de cette pétition dans ses séances des 14, 21, 28 novembre et 12 décembre 2005, 9, 16 janvier 2006 menées par le distingué président M. Eric Leyvraz. M^{me} Emilie Flamand présida efficacement la séance du 6 février 2006 en remplacement de M. Leyvraz. Les procès-verbaux ont été tenus soit par M^{me} Eliane Monnin ou M. Christophe Vuilleumier, avec le talent qu'on leur connaît. Que toutes ces personnes soient ici remerciées de leur précieuse collaboration.

Audition de M. Pascal Delobel, pétitionnaire

La commission, en date du 21 novembre 2005, auditionne M. Pascal Delobel, pétitionnaire, porte-parole de Réseau Solidarité Rade. M. Delobel évoque que cette pétition a recueilli 394 signatures et transcrit le ressenti des milieux nautiques. M. Delobel confirme que de plus en plus les propriétaires de bateaux amarrés dans la rade de Genève et les ports du canton sont « confrontés à des gens malintentionnés (vandales et délinquants) qui déambulent quotidiennement jusqu'au bout des pontons afin de scruter,

dealer, squatter, et/ou « se soulager », voire de monter à bord de nos embarcations, en dérober le contenu et les utiliser comme dortoirs ».

Le pétitionnaire ajoute que les propriétaires de bateaux subissant ces vandalismes, vols ou délinquances ne savent pas à qui s'adresser pour résoudre les problèmes évoqués et que de ce fait, ils commencent à générer des réactions disproportionnées. Il nous informe également qu'un groupe de travail a été créé aux Eaux-Vives, réunissant différents intervenants, pour trouver des solutions. Il souligne encore que ces milieux nautiques aimeraient que l'ancienne loi sur les pontons soit activée et précise que des portillons pourraient également être installés, et d'ajouter que cette loi est toujours en vigueur sur le canton de Vaud.

Ensuite, M. Delobel répond aux différentes questions posées par les commissaires. A la question de savoir si ce sont toujours les mêmes groupes qui provoquent des nuisances sur les pontons, il est répondu que les profils de ces personnes sont variés. Le pétitionnaire ajoute que les nuisances sont également en augmentation depuis trois ans environ et que de nombreux événements illégaux se déroulent dans la proximité des pontons sans susciter de réaction des autorités.

Une commissaire souligne que les places d'amarrage génèrent 2 millions de F par le biais de diverses taxes et pense qu'il serait possible de prendre des mesures pour résoudre ces problèmes. Elle note en outre qu'il faut être vigilant face à cette violence qui va augmentant.

Un autre commissaire s'inquiète de connaître quel type de police intervient lorsque des vols ou vandalismes ont été perpétrés sur les bateaux. M. Delobel répond qu'en général les propriétaires des bateaux ne savent pas à qui s'adresser. Et de préciser que ce sont souvent les gendarmes qui interviennent. Cependant, des rondes de police ne s'effectuent plus, étant donné que la zone de non-droit qui existait a été dissoute et que de ce fait, la pression sur les malfrats est moins forte à présent.

Plusieurs remarques sont encore formulées par les commissaires, notamment peut-être le manque d'éclairage près des bateaux, l'ombre générant un sentiment d'insécurité, où en sont les discussions avec la Ville, l'action de la police et celle des gardes-ports.

Il est répondu que le groupe de travail continue à demander des mesures telles que plus de lumière à Baby-Plage, que malheureusement les gardes-ports ont une activité limitée puisque la législation ne leur permet pas d'interdire l'accès aux pontons aux non-ayants droit. Il est remarqué qu'il serait possible de définir des heures d'interdiction.

Avant de terminer son audition, M. Delobel informe les commissaires que les effractions sont en augmentation depuis trois ans.

Audition d'un représentant du Service des automobiles et de la navigation

Les commissaires accueillent M^mc Pérez, représentante du SAN.

M^mc Pérez informe les commissaires qu'une commission a été créée au sein du département dans le but de résoudre les problèmes du port des Eaux-Vives. A la suite de plusieurs auditions par cette commission, un amendement au projet de loi sur la navigation a été demandé à la Commission de l'environnement, un amendement qui a d'ailleurs été accepté par la commission. M^mc Pérez précise que cet amendement prévoit l'interdiction aux pontons pour les personnes n'ayant pas le droit d'y accéder. Elle souligne encore que cette nouvelle disposition permettra à la police d'agir. Elle rappelle aux commissaires qu'un propriétaire de bateau doit porter plainte s'il a subi une quelconque effraction sur son embarcation, mais que souvent celui-ci craint de porter plainte.

Deux commissaires s'inquiètent de l'accès au public de cet environnement, précisant que les jetées sont accessibles à la population et faisant remarquer que les problèmes se déroulent surtout la nuit.

M^mc Pérez répond que la mesure adoptée sera appliquée aux pontons et non aux digues, ajoute qu'il faut prendre en compte l'application de la loi, et précise que cette interdiction ne pèsera pas sur les familles se promenant. Au passage, elle informe les commissaires que les moyens doivent être encore définis, que le SAN ne sera pas impliqué et que ce seront les gardes-ports qui interviendront.

A la question de savoir quel est le rôle de la police du lac, M^mc Pérez signale que ses effectifs sont faibles et que sa mission première se déroule principalement sur le lac. Elle ajoute que c'est la Task Force Drogue qui intervient de préférence, en plus il est à craindre que les locaux de la police du lac ne soient pas épargnés par des représailles si celle-ci se devait d'agir.

Un commissaire aimerait connaître s'il existe une statistique sur les délits perpétrés sur les bateaux. Selon M^mc Pérez, il existe une statistique pour le quai des Eaux-Vives mais que toutefois celle-ci n'est pas pertinente. Elle fait remarquer que les délits ont effectivement augmenté en 2005 (cf. courrier de M. le conseiller d'Etat, Département des institutions, du 13 décembre 2005 à M. Eric Leyvraz, président de la Commission des pétitions). A l'inquiétude d'un commissaire sur le report des délits sur le quai des Pâquis, M^mc Pérez répond qu'il est plus facile pour la police d'intervenir dans cette zone.

Pour répondre à la question de savoir comment se répartissent les compétences des entités publiques, notamment celles de la Ville et des ASM, M^{me} Pérez répond que les pontons relèvent de l'autorité du canton alors que les lumières qui éclairent les quais relèvent de la Ville de Genève. Elle répète que c'est bien la Task Force qui intervient sur le terrain.

Audition de MM. Dominique Matthey, architecte, et Claude Martenet, architecte éclairagiste, tous deux au service d'aménagement de la Ville

En préambule, M. Matthey signale qu'un nouveau règlement a été traité en commission qui stipule que « seuls les ayants droit ont accès aux pontons », que le projet de loi 9580 sur la navigation dans les eaux genevoises a également été adopté en commission et que le dépôt devant le Grand Conseil est prévu pour le 10 janvier 2006. Il informe la commission que des statistiques sur le nombre des dépravations ont été demandées à la police, que le Département de justice et police a mis sur pied un groupe « sécurité sur les quais » dont le service d'aménagement de la Ville fait partie. Ce groupe a déjà rencontré tous les acteurs, soit les usagers et les différents services publics concernés par cette zone. Plusieurs mesures ont été définies, notamment celles liées à l'éclairage et à la modification du règlement.

Quant à lui, M. Martenet précise à la commission que des mesures ont été prises concernant l'éclairage dans la zone de Baby-Plage, notamment sous les arbres, travail effectué suite à une demande de la police des stupéfiants. En ce qui concerne l'éclairage des pontons, il n'est pas du ressort de la Ville, mais bien du canton par le service des lacs et cours d'eau.

S'ensuit une discussion avec les commissaires qui font observer que l'accès aux pontons pourrait être protégé par des barrières, que l'éclairage pourrait être installé sur les quais et dirigé vers les bateaux, qu'effectivement des portails fermés engendreraient une gestion des clés, mais que par ailleurs cette demande est faite par les pétitionnaires.

M. Matthey signale un fait intéressant apparu dans le groupe sécurité, à savoir le constat que les dépravations n'étaient pas en progression. Cependant, et selon la police, il manque une base légale pour faire comprendre au délinquant à quel moment il franchit la limite de la légalité et qu'effectivement un simple portail délimiterait la partie réservée aux ayants droit. Pour l'éclairage M. Martenet relève qu'il serait possible d'installer des poteaux de 6 mètres de hauteur avec quelques projecteurs.

A la remarque d'une commissaire sur la sécurité en général, qui doit être absolument garantie, M. Martenet rappelle que le groupe sécurité n'a pas

spécialement été mandaté, mais que ce groupe est un groupe de fonctionnaires qui se réunit pour réfléchir aux problèmes de sécurité dans la rade, tel que cela a été fait pour Cornavin.

D'autres commissaires relèvent encore l'importance de l'éclairage sur les quais, partant du fait qu'il existe encore de fortes zones d'ombre, éclairage qui relève bien du domaine de la Ville. M. Martenet souligne qu'un nouveau concept lumière, suivi d'un plan lumière concernant la rade, va voir le jour dès le 8 décembre 2005. M. Matthey relève que le port de Genève reste le seul en Suisse où il n'y a ni lumière ni prise électrique.

Constat de la commission

Lors de sa séance du 12 décembre 2005, la commission s'interroge sur l'affectation de l'encaissement des 2 millions que génèrent les taxes sur les places de bateaux, si une partie de ce montant est destiné à la sécurité proprement dite, et à quoi servent ces fonds en général. Il est également rappelé la diversité des services de police qui interviennent, et la commission aimerait également connaître le mandat du garde-port. Celle-ci décide de procéder à l'audition de l'ICF et du Service des gardes-ports.

Audition de M. Giorgio Bordogna, directeur de l'inspection cantonale des finances.

Lors de notre séance du 9 janvier 2006, nous avons le plaisir d'accueillir M. Giorgio Bordogna, directeur de l'inspection cantonale des finances, lequel était accompagné de MM. Bussien et Rossi.

M. Rossi indique à la Commission des pétitions que les recettes des taxes d'amarrage se montent annuellement à environ 2 millions de francs, ce qui représente une moyenne de 588 francs par place d'amarrage. Les charges annuelles imputables à l'activité des amarrages, quant à elles, se montent à 1032 francs par place, tenant compte d'un amortissement sur cinquante ans, soit un coût pour l'Etat supplémentaire de 444 francs par place. M. Rossi fait encore noter que les frais de locaux, meubles, matériel informatique et outillages devraient s'ajouter à ce calcul, pour autant qu'ils soient connus.

M. Bordogna explique que dans ce cas de figure, il n'est pas conforme à l'usage de faire supporter tous les coûts aux utilisateurs, à moins qu'une volonté politique se dégage dans ce sens. Les chiffres donnés ne tiennent pas compte non plus du coût estimé à 75 francs pour l'occupation du domaine public de la place.

A la remarque d'une commissaire que le domaine public concerne l'espace sur terre et à travers ce dernier la Ville, M. Rossi précise qu'une taxe d'occupation du domaine du lac est perçue pour les propriétaires de bateaux qui ont des pontons à titre privé et pour lesquels l'Etat ne met pas à disposition de structure. Il existe 3400 places d'amarrages.

M. Rossi précise que dans le coût réel d'une place d'amarrage est compris une partie des coûts du chef de la capitainerie, ainsi que la gestion du service d'amarrage, les salaires des secrétaires, des trois gardes-ports, d'un ingénieur et d'une équipe d'entretien. M. Rossi explique encore que la facturation des places d'amarrage a lieu deux fois par an de manière nominative, que la liste d'attente pour l'obtention d'une place est d'environ deux ans. Il précise encore qu'une observation a été faite par l'ICF selon laquelle les documents mis à disposition n'étaient pas suffisants. Le nouveau responsable mettra en place des mesures à cet effet (cf. courrier annexé de l'ICF du 3 février 2006 à M. Eric Leyvraz, président de la Commission des pétitions).

La judicieuse remarque d'une commissaire de noter qu'en réalité l'encaissement pour une place d'amarrage ne couvre pas les frais, de dire que c'est le contribuable qui en assume de ce fait une partie, l'amène à la conclusion que l'accès aux pontons ne peut être que difficilement interdit.

M. Bordogna rappelle que les rapports de l'ICF sont adressés à la Commission des finances et à la Commission de contrôle de gestion, et que le rapport des taxes d'amarrage fait état du fait que le coût réel n'est pas déterminé et qu'il conviendrait que toutes les charges soient prises en compte.

Un commissaire précise qu'un impôt sur les chevaux des moteurs est également perçu et que celui-ci devrait également servir à couvrir les frais inhérents à l'entretien des places d'amarrage, à la sécurité des lieux, etc.

M. Rossi signale qu'une étude sur les coûts a été faite sur l'arc lémanique et qu'il en ressort que les tarifs genevois sont sensiblement plus bas. Il indique aussi que la gestion des places d'amarrage est cantonale, que le montant est prévu dans la loi, que seuls les gardes-ports s'occupent de la surveillance des places d'amarrage.

Audition de MM. Yves Duffey et Christian Lups, gardes-ports

M. Duffey explique à la commission que les gardes-ports ont été créés en 2002 et qu'ils ont été intégrés aux corps de garde de l'environnement, qui a des compétences de police. Leurs tâches sont essentiellement le contrôle de la conformité des bateaux par rapport à leur entretien, l'attribution des places d'amarrage ainsi que le contrôle de leur bonne utilisation et le comportement

des usagers dans les installations portuaires. Le tout opère sous l'appellation « capitainerie cantonale », qui se répartit le travail entre trois gardes-ports, prioritairement sur les rives droite et gauche. Ceux-ci reconnaissent que les dégâts et squatts de bateaux sont en augmentation, raison pour laquelle la loi a été révisée dans le sens de ne permettre qu'aux ayants droit d'accéder aux pontons (cette nouvelle loi a été votée par le Grand Conseil lors de sa session de mars 2006).

A la question de savoir par quels moyens il est prévu d'interdire l'accès aux pontons aux personnes non autorisées, M. Duffey indique deux possibilités, soit celle d'installer des panneaux d'interdiction qui fourniraient ainsi une base légale d'intervention, soit la pose d'un portail à l'entrée des pontons, ce qui serait plus gênant pour le décor de la rade. Une collaboration de surveillance avec les ASM doit être aussi envisagée, à plus forte raison avec la nouvelle base légale qui entrera en vigueur.

M. Duffey répond aussi à la question de la compétence des gardes-ports qui peuvent sans problème procéder à des contrôles d'identité, des fouilles dans les bateaux. Ils ne peuvent pas interpellier quelqu'un ou le menotter. Ils peuvent établir un rapport de contravention et ont le même statut qu'un fonctionnaire de la police judiciaire.

Un commissaire constate que les dégâts ont lieu en majeure partie la nuit. Qu'en est-il de la façon d'opérer ? Le gardes-ports explique que les contrôles de nuit existent déjà durant les périodes estivales et qu'ils se font en bateau, que des contrôles d'identité sont effectués et des rapports de contravention établis pour des personnes qui seraient montées de manière illégale sur des bateaux. La police est appelée en cas de besoin.

M. Duffey signale encore que, grâce à la centralisation avec les corps de gardes, les tâches administratives sont pratiquement inexistantes. Les gardes-ports assurent un travail de terrain qui va du contrôle des places d'amarrage avec mise à l'amende des propriétaires de bateau qui occupent illégalement des places, à la surveillance des ports de jour comme de nuit. Les contraventions se chiffrent par plusieurs dizaines de milliers de francs par an.

Le garde-port constate encore qu'une présence suffisamment forte sur le terrain aurait un effet de dissuasion, qu'une nouvelle base légale leur permettra d'intervenir et leur fournira des compétences supplémentaires, que les ASM devraient être intégrés dans cette surveillance. La loi révisée demande le contrôle des installations portuaires, pas seulement par les navigateurs, mais également par les personnes qui accèdent aux pontons. Quant à un meilleur éclairage des pontons, M. Duffey précise qu'une étude est actuellement menée à ce sujet.

Un commissaire se demande si la nouvelle loi révisée ne va pas engendrer des coûts supplémentaires et précise que lorsqu'on parle de sécurité, il y a celle des personnes et celle des choses. Il fait un parallèle avec les voitures garées le long des rues et se pose la question de savoir si l'Etat est là pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de cambriolage. M. Duffey voit la différence dans le fait de payer sa place d'amarrage et d'être ainsi au bénéfice d'une autorisation d'utiliser le domaine public, d'où il y a une protection des biens en ce qui concerne les bateaux.

Discussion de la commission

A la suite de toutes ces auditions, une discussion s'engage entre les commissaires. Plusieurs d'entre eux arrivent à la conclusion que pour répondre à la question de l'accès aux pontons par les ayants droit, la nouvelle loi garantira tout à fait les attentes des pétitionnaires. Cependant, cette loi ne tient pas compte de tous les problèmes soulevés dans la pétition, soit le manque de sécurité et l'augmentation des déprédations, surtout la nuit.

La commission opte à l'unanimité pour la proposition d'auditionner le chef de la police du lac.

Audition de M. Olivier Cartier, responsable de la Task Force Drogue de la police cantonale

M. Cartier rappelle que la Task Force a pour mission principale de combattre le marché de la drogue. Il précise qu'en 2002, 57 plaintes ont été enregistrées pour dommage à la propriété sur des bateaux, en comparaison de 189 plaintes en 2005. L'état-major a dès lors confié à la Task Force le soin d'y remédier. C'est essentiellement le port des Eaux-Vives qui est victime de casses. Plusieurs arrestations ont eu lieu, notamment celle d'un individu ayant opéré 60 cambriolages. Certaines zones ont vu leur accès interdit, les zones dites d'exclusion.

Un commissaire pose la question de savoir si ces zones d'exclusion sont une solution judicieuse. M. Cartier pense qu'une seule solution ne peut en effet pas régler tous les problèmes. Il précise qu'il existe plusieurs types de dealers, pour plusieurs types de drogue et que chaque type de drogue a son quartier bien approprié pour être vendu. Pour exemple, la rive gauche est le domaine des Africains anglophones qui vendent de la marijuana. Bon nombre de ces Africains dealers font déjà l'objet d'expulsion, mais faute d'être reconnus dans leur pays d'origine, la Suisse est obligée de les garder sur son territoire ! Le responsable de la Task Force ajoute que Genève abrite une

centaine de touristes de la drogue qui consomment de 150 F à 1500 F de drogue par jour sans pour autant avoir de revenus officiels.

Un commissaire s'inquiète de la fermeture du poste de la brigade du lac. M. Cartier répond que la coordination avec la gendarmerie du lac est excellente mais que cette dernière n'a pas les armes pour combattre cette délinquance puisque sa mission première reste le sauvetage sur le lac. Il mentionne encore que la Task Force sévit en fin de journée pour déloger les éventuels délinquants, et signale que les vols sont infimes, mais que les propriétaires de bateaux sont fatigués de constater des déprédations.

A la remarque de la pose de portail à l'entrée des pontons, M. Cartier constate en effet que cela permettrait à ses hommes ainsi qu'aux gardes-ports de travailler plus facilement. Il précise aussi que ceux-ci interviennent sur les pontons mais que les ASM, eux, n'interviennent nulle part, au contraire de la Task Force qui elle intervient partout. M. Cartier informe aussi que l'amélioration de l'éclairage à Baby-Plage a permis de diminuer les arrestations de 30%. Il trouve aussi que les ASM devraient recevoir des instructions claires pour seconder les effectifs de la police du lac, car actuellement ils ne servent strictement à rien pour la police, ce d'autant plus qu'un poste d'ASM se trouve sur place !

Au sujet de la problématique des pontons qui sont également sur le domaine public, M. Cartier remarque qu'il est nécessaire de distinguer les pontons des jetées. Il pense qu'il est difficile de légiférer sur une heure de fermeture des pontons et qu'il est nécessaire de laisser le libre arbitre à la police qui ne chasse pas des pères de famille.

Pour lui le problème sera réglé lorsque la Suisse aura une politique d'asile et que les expulsions seront à nouveau plus aisées. Il explique qu'une centaine d'Algériens connus ne peuvent pas être expulsés car l'Algérie les rejette en raison de quelques Algériens du GIA qui se cachent en Suisse. Une politique claire facilitera le travail de la police car, pour M. Cartier, il est difficile de travailler si la situation est floue.

A la suite de l'audition de M. Cartier, la commission renonce à auditionner la police du lac.

Discussion de la commission

Un commissaire déclare que la pétition a deux demandes distinctes et rappelle que la nouvelle loi votée en Commission de l'environnement en novembre dernier satisfait ces deux demandes. Il propose donc de déposer cette pétition sur le Bureau du Grand Conseil.

Plusieurs commissaires pensent qu'il y a un réel problème de dégradation de la situation, que la pose d'un simple panneau affichant que l'accès aux pontons est réservé aux ayants droit suffirait à améliorer la situation et qu'une bonne base légale est nécessaire pour agir. Un constat pourrait être fait après deux ans pour voir l'évolution de la situation. Le coût de la place d'amarrage est évoqué, coût modeste, qui ne couvre pas forcément les frais engendrés pour une meilleure sécurité et l'installation de panneau, voire éventuellement d'un portail à l'entrée des pontons. Ce coût tient certainement compte du fait que les places d'amarrage dans les ports publics sont souvent occupées par des propriétaires de petits bateaux qui n'ont pas forcément des revenus élevés.

Dans l'intervalle, le projet de loi 9580 modifiant la loi sur la navigation dans les eaux genevoise (LNav) (H 2 05) a été voté par le Grand Conseil lors de sa séance du 17 mars 2006. L'article 14, alinéa 4, de la loi 9580 stipule : *« Seuls les ayants droit ont l'autorisation d'accéder aux pontons »*.

Le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est proposé par des commissaires, non dans le but de recevoir une réponse de celui-ci, mais simplement pour l'informer de la situation et des conclusions de toutes les personnes que la commission a auditionnées dans le cadre de cette pétition.

La proposition de renvoi de la pétition sur le Bureau du Grand Conseil est rejetée par 10 voix (2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG) contre 3 en faveur (3 S).

La proposition de renvoi de la pétition au Conseil d'Etat est votée :

En faveur :	10 voix (2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)
Non :	2 S
Abstention :	1 S

Annexes :

- *Courrier du 13 décembre 2005 de M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat.*
- *Courrier du 3 février 2006 de l'Inspection cantonale des finances.*

Pétition (1550)

Pour que l'accès aux pontons soit réservé aux ayants droit

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par la présente, nous nous adressons à vous en tant que propriétaires et/ou responsables de bateaux amarrés dans la rade de Genève et les ports du canton.

Nous sommes confrontés à de plus en plus de gens malintentionnés (notamment vandales et délinquants) qui déambulent quotidiennement jusqu'au bout des pontons afin de scruter, dealer, squatter, et/ou « se soulager », voire de monter à bord de nos embarcations, en dérober le contenu et les utiliser comme dortoirs.

Des cas d'amarres tripotées et même coupées, pare battages et/ou bouées perforées, accastillage endommagé volontairement, cadenas forcés, portes enfoncées, hublots dévissés et/ou arrachés, bâches cisailées, cabines saccagées, instruments de bord abîmés et/ou volés, coffres vidés, effets personnels éparpillés et/ou emportés, ravitaillement pillé, bouteilles et verres fracassés dans le cockpit, sur le pont et dans la cabine, se répètent trop souvent. En plus, nos bateaux sont utilisés comme caches pour de la drogue, de même que les bâches, estacades, pontons, rochers.

Des intrus nocturnes laissent traîner préservatifs usagés et seringues à bord et sur les estacades. Incivilités, défécations sauvages, odeurs nauséabondes. Dégâts matériels souvent importants et des cas de représailles ahurissantes. Beaucoup trop de temps et d'argent purement gaspillé à cause d'un laxisme que nous déplorons. Nos doléances et plaintes individuelles stagnent.

Las des tendances politiques ambiguës qui nous vulnérabilisent, abusé(e)s par tant de vandalisme, désécurisé(e)s, désemparé(e)s, nous sentant abandonné(e)s par les Autorités municipales et cantonales, nous demandons que des mesures légales dissuasives, concrètes et efficaces soient appliquées.

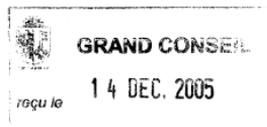
Nous demandons – notamment et dans un premier temps – que l'accès aux pontons et estacades soit réservé aux ayants droit, et que le fait d'enfreindre cette mesure entraîne des sanctions.

N.B. : 394 signatures
Réseau Solidarité Rade
M. Delobel
Case postale 6340
1211 Genève 6



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des institutions

Le Conseiller d'Etat



DI
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3962
1211 Genève 3

Grand Conseil
Monsieur Eric Leyvraz
Président de la Commission
des pétitions
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

N/réf. : LM/HSW/bdc 407022-05
V/réf. :

Genève, le 13 DEC. 2005

Concerne : P 1550 pour que l'accès aux pontons soit réservé aux ayants droit

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre fax du 25 novembre dernier relatif à l'objet cité sous rubrique et je vous en remercie.

C'est bien volontiers que je vous communique les statistiques établies par la police, pour la période allant de l'année 2000 au 3^{ème} trimestre 2005, s'agissant des dommages à la propriété commis sur les bateaux amarrés dans la rade.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération distinguée.

Laurent Moutinot

Annexe mentionnée

Dommmages à la propriété commis sur les bateaux

Lieu: Genève

Temps: de 2000 au 3ème trimestre 2005

Cible: LIEU= 'BATEAU' ou

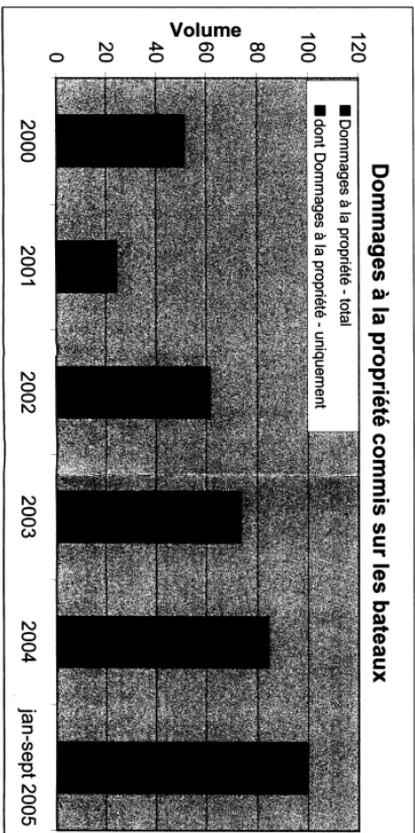
TYPE DE VEHICULE=Bateaux à moteur, à rames, à voile, pédalos

Infraction: Volume des qualifications

Dommmages à la propriété - total (pouvant inclure p.e. les cas de cambriolage, lors desquels il y a eu dommage à la propriété)

Dommmages à la propriété - uniquement (sans violation de domicile, ni vols)

	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-sept 2005
Dommmages à la propriété - total	51	24	61	73	84	99
<i>dont</i>						
Dommmages à la propriété - uniquement	25	16	36	36	40	49



GRAND CONSEIL	
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE	
Expédié le: 10.2.06 <i>JG</i>	
Président: 	Député: <i>1100</i>
Commissaire: <i>1100</i>	Bureau: <i>1100</i>
Secrétaire: <i>1100</i>	Archivé: <i>1100</i>
Commission: <i>Pétitions</i>	
Procès-verbal: <i>1100</i>	
Copie à: <i>1100</i>	

Genève, le 3 février 2006



INSPECTION CANTONALE DES FINANCES

COMMISSION DES PETITIONS
Monsieur Eric LEYVRAZ, Président


Rue des Falaises 4
Correspondance : case postale 3937
1211 Genève 3
Téléphone 022 327 55 89
Fax 022 327 52 75

N/réf. : 54.04.04/00 ROS/GIB/mc
(réf. à mentionner dans toute correspondance)

P 1550 - Informations complémentaires suite à l'audition de l'ICF le 9 janvier 2006

Monsieur le Président,

Lors de l'audition de l'ICF dans le cadre du traitement de la P 1550 votre commission avait demandé les informations complémentaires suivantes :

- "Existe-t-il des charges liées à la sécurité des amarrages au niveau cantonal ?"
- "Le cahier des charges des gardes-port comprend-il des tâches liées à la sécurité ?"
- "Les gardes-port peuvent-ils verbaliser les contrevenants et quels sont les revenus y relatifs ?"

Afin de donner suite à cette requête, nous avons obtenu les informations suivantes, notamment auprès de la capitainerie cantonale :

Charges liées à la sécurité des amarrages au niveau cantonal

Il n'existe pas d'autres charges de sécurité en dehors des charges liées aux gardes-port et à la police.

Tâches liées à la sécurité dans le cahier des charges des gardes-port

Les tâches attribuées aux gardes-port concernent la surveillance de :

- l'utilisation des installations portuaires;
- la navigation à l'intérieur des ports;
- l'utilisation du domaine public (utilisation d'une place sans autorisation, bateau non-conforme).

A noter qu'une présence nocturne est assurée durant les fêtes de Genève et parfois même durant certaines périodes de l'été.

- 2 -

Amendes dressées par les gardes-port et revenus y relatifs

Les gardes-port dressent des amendes touchant les domaines de sécurité cités ci-dessus notamment lors d'atteinte à l'environnement ou à la propreté du domaine public et lors de parking abusif dans les ports.

Une estimation précise des recettes engendrées par ces amendes nous sera communiquée à fin février par la capitainerie cantonale.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

INSPECTION CANTONALE DES FINANCES


G. BORDOSNA
directeur