

Date de dépôt: 31 janvier 2005

Messagerie

Rapport

de la Commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur la navigation dans les eaux genevoises (LNav) (H 2 05)

Rapport de M. Alain Etienne

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission de l'environnement et de l'agriculture du Grand Conseil a examiné ce projet de loi lors de ses séances du 2 juin, des 1^{er} et 29 septembre, des 13 et 27 octobre, du 17 novembre 2005, sous la présidence de M. Desbaillet puis de M. Bavarel.

M. Robert Cramer, conseiller d'Etat chargé du Département du territoire, a participé aux travaux de la commission, assisté de M^{me} Gainon, secrétaire adjointe au DIAE, M^{me} Perez, adjointe de direction au SAN, M. Despont, juriste au DIAE, M^{me} Sultan Warnier, du SAN.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Luecker et Mme Martinuzzi.

Présentation du projet de loi par le département

Ce projet de loi opère une refonte de la loi genevoise sur la navigation de 1987 (H 2 05). Il faut savoir que la situation en matière de navigation sur le lac est très embrouillée, les compétences étant séparées entre plusieurs autorités. Le DIAE a d'importantes compétences du fait qu'il contenait anciennement le Service des lacs et des cours d'eau. Il gère l'entretien des ports, les travaux sur les cours d'eau (entretien des berges, coupe des algues)

et les travaux de construction. Le DAEL est compétent pour la gestion du domaine public sur les eaux. Il contient le Service des amarrages. Le DJPS a finalement des attributions de police sur le lac ; le SAN effectue les immatriculations et le contrôle technique des bateaux.

Le système est logique mais relativement compliqué pour les navigateurs. A Genève, ces derniers sont particulièrement mécontents de la mauvaise qualité des installations et des services. Il n'y a, par exemple, pas de places de visite. Les prestations fournies par les autres ports sont bien meilleures. M. Cramer a assisté à une séance de la Commission des ports (qui regroupe les sociétés de navigation) et a demandé l'élaboration d'un programme d'action. La commission préconisa diverses mesures, notamment la création de postes de gardes-ports nécessaire à la gestion des ports et à la délivrance de renseignements aux navigateurs. Le DIAE s'entretint avec le DAEL pour déterminer si cela devait être mis à la charge du Service des amarrages ou du Service de la faune, de la flore, de la protection de la nature et des paysages (SFPNP) auquel sont déjà affectés les gardes de l'environnement. Il fut décidé de concert avec M. Moutinot de créer ce corps à l'intérieur de celui des gardes de l'environnement. Deux postes de garde-port furent ainsi créés. Le fonctionnement est satisfaisant.

La réflexion s'est ensuite poursuivie sur la législation dans son entier, afin de la simplifier et de la rendre plus logique. Un groupe de hauts fonctionnaires s'est consacré à la tâche, parmi lesquels M^{mcs} Gainon et Perez, qui ont rédigé le projet de loi. Le système a aussi pu être davantage simplifié grâce au rattachement du Service des amarrages au DAEL, effectif depuis le 1^{er} juin. Le SFPNP gérera les amarrages et sera aidé par les trois gardes-ports, un poste supplémentaire ayant été créé entre-temps. Cela permettra notamment d'assurer une meilleure répartition des places d'amarrage.

Le projet de loi 9580 est donc né d'une concertation avec la Commission des ports et d'une synergie entre départements. La simplification législative se traduit notamment par une réduction de 56 à 45 articles de loi. Les nouveautés de fond ne sont pas nombreuses, la loi genevoise étant fortement encadrée par le droit fédéral et les conventions intercantionales. La refonte a surtout consisté en un toilettage de l'ancienne loi, qui a ainsi pu être rendue plus lisible et plus moderne.

M^{me} Gainon relève tout d'abord que sur le plan juridique, le projet de loi 9580 ne constitue pas une révolution. L'approche de la législation fut axée sur les démarches que devait effectuer un navigateur souhaitant s'installer à Genève. De nombreuses dispositions de nature réglementaire ont aussi été éliminées, de même que les références aux compétences des départements ; ne figurent plus que celles du Conseil d'Etat. Le DJPS dispose par ailleurs de

compétences de police plus étendues. M^{me} Perez ajoute que le projet de loi 9580 a permis de préciser la répartition entre compétences cantonales et fédérales.

Discussion de la commission

Un commissaire (Ve) relève que l'on a souvent l'impression à Genève que les sujets ayant trait au lac sont anecdotiques. Or, il s'agit de sports populaires pratiqués par de nombreuses personnes. Le canton possède une importante culture nautique. Le travail sur ces législations recèle donc une part émotionnelle et identitaire. Le lac constitue également un environnement de rencontre avec la nature, bien que les usagers ne s'en rendent pas toujours bien compte.

Genève connaît deux traditions nautiques, une doctrine anglaise faisant appel à la responsabilité du chef de bord et une doctrine française plus légaliste. L'article 21 traite ainsi de la navigation en état d'ébriété. Or, le chef de bord n'est pas forcément celui qui tient la barre. Il est important de ne pas faire de parallèles trop rapides avec la circulation routière. Il s'agira d'auditionner les personnes concernées car l'approche des règles de la navigation n'est pas la même que celle prévalant sur la terre ferme, le sens marin n'étant pas celui des automobilistes. Les rapports avec la police du lac ont une nature affective.

Un commissaire (S) demande comment la loi décrit le transfert de compétences au Service des amarrages. M. Cramer répond que cela figurera dans le règlement qui sera élaboré une fois que le projet de loi sera achevé. Il y figurera notamment que le guichet pour les places d'amarrage est transféré au SFPNP. Le Service d'amarrage doit gérer l'aspect de la gestion du domaine public terrestre et celui de l'amarrage. Ça n'était pas la peine de séparer les deux secteurs.

Le président demande si tous les ports sont concernés. M. Cramer répond qu'il s'agit d'une loi sur la navigation et pas sur les ports. Le champ est donc plus large. Quelques ports privés se trouvent à Genève mais ils sont ouverts à la circulation et les règles pertinentes s'y appliquent. Le port de la Nautique est ainsi dans les eaux publiques genevoises mais est l'objet d'une concession accordée à une association privée, qui fixe les devoirs en matière de gestion des eaux. Le statut de départ est celui d'un port public appartenant à l'Etat.

Un commissaire (R) demande si on a pu ou voulu tenir compte des besoins d'harmonisation avec le canton de Vaud ou la France. M. Cramer répond que la législation genevoise est en harmonie avec les autres textes français et suisses. La situation est très comparable à la circulation routière.

Cependant, dans le canton de Vaud, les ports appartiennent aux communes. Chacun a ses propres gardes-ports, club nautique et capitainerie. Les postes de garde-port créés à Genève ont été attribués d'une autre manière. Deux gardes sont affectés aux Eaux-Vives et un garde occupe les locaux de la police du lac à Versoix. Suite à une motion votée par le Grand Conseil, la gendarmerie a en outre été déchargée de ses tâches administratives et de service public dans les ports.

Un commissaire (Ve) demande quelle procédure la commission compte suivre pour traiter le projet de loi 9580. Serait-il judicieux de commencer par une lecture intégrale avant de voter l'entrée en matière ? Est-il prévu d'auditionner les acteurs en présence et les utilisateurs du lac ? Il propose de convoquer la société de sauvetage. Il souhaite par ailleurs savoir comment les compétences sont partagées entre les gardes-ports et la police du lac. Les premiers disposent-ils de pouvoirs de sanction ou sont-ils chargés de surveiller l'environnement ?

M. Cramer indique que la loi a un fond très administratif, ce qui n'appelle pas d'audition à son avis. Si la commission souhaite néanmoins entendre quelqu'un, elle devrait convoquer la Commission des ports. Cette dernière regroupe les grands clubs nautiques (Versoix, Corsier, Hermance, La Nautique), les sociétés de pêche, de sauvetage, l'association des propriétaires de bateaux, les Mouettes Genevoises, la Ville de Genève, les communes ainsi que la CGN. C'est une commission départementale sujette à renouvellement tous les quatre ans. Elle soutient le projet de loi 9580.

Un commissaire (PDC) relève que la fonction de garde-pêche est assumée par les gardes-ports. Sont-ils stationnaires ? Délivrent-ils des contraventions ? M. Cramer répond que les gardes-ports assument avant tout des tâches d'assistance aux navigateurs (anciennement de la compétence des gendarmes).

Un commissaire (L) demande si les chantiers navals sont représentés à la Commission des ports. Quel impact la loi sur la navigation a-t-elle sur eux ? M. Cramer explique que si le projet de loi a modifié les fourchettes tarifaires, il ne devrait pas provoquer d'augmentations.

Un commissaire (R) demande s'il est adéquat de laisser les tarifs figurer dans la loi. M. Cramer rappelle que la légalité exige que les chiffres figurent dans la loi. L'utilisation de fourchettes tarifaires est autorisée.

Auditions

Audition de M. Eric Ischi, président de la Commission des ports, et M. François Gard, secrétaire de la commission des ports

M. Ischi explique que la Commission des ports est l'organe consultatif qui prend les décisions techniques concernant la rade et le port. Le projet de loi a été reçu en avril. Après examen, la commission n'a eu aucune remarque à formuler. En effet, ce projet de loi est uniquement une mise en ordre et une refonte de ce qui existe déjà. M. Gard confirme ces propos.

M. Cramer rappelle l'importance de la Commission des ports qui regroupe toutes les personnes qui travaillent pour le lac et qui le défendent. Il explique qu'il y a huit ans, une demande a été déposée dans le but d'obtenir davantage de places dans les ports. Toutes les mesures ont alors été énumérées et examinées par la commission. A la suite de cette demande, deux priorités sont apparues. La première consistait à instituer des gardes-ports. Cette première étape a ainsi été mise en œuvre puisque deux gardes-ports sont existants. Il reste encore à en mettre en place un troisième. La seconde priorité reposait sur le fait de regrouper tout ce qui rattache le lac autour d'un seul département en créant une capitainerie genevoise. Ainsi, toutes les compétences sont regroupées autour d'un seul pôle, excepté les compétences de la police qui ne peuvent s'exercer uniquement par les gendarmes et les policiers. La Commission des ports a beaucoup œuvré pour mettre en place ces nouvelles mesures.

Un commissaire (Ve) remarque que, heureusement, la logique sur le lac n'est pas identique à la logique sur la route. Il demande s'il existe des analogies avec la LCR, surtout en ce qui concerne l'article 22, section 2. M. Ischi déclare qu'en tant que navigateur, il n'a pas été surpris par cet article. La seule question qu'il s'est posée est de savoir où était passé le 0,5. Il est vrai que l'ambiance sur le lac n'est pas la même que sur les routes. Il n'y a rien d'étonnant à appliquer cet article si un navigateur commet une faute grave sur le plan d'eau. Il faut en outre savoir que si, souvent, ce n'est pas le navigateur qui navigue mais une personne qui n'a pas le permis, le skipper prend en charge l'entière responsabilité de toute faute ou accident. C'est pourquoi cet article n'est en rien gênant.

Audition de M. Christian Lups et M. Alain Vittoni, gardes-ports

Le président demande quel est le rôle exact d'un garde-port. M. Vittoni explique qu'un garde-port s'occupe des places d'amarrage, de placer les bateaux à tel ou tel endroit. Il se charge également de dépanner les plaisanciers et veille au bon respect des directives sur le port. En revanche, la

navigation relève de la compétence de la gendarmerie. Cette loi avantage de manière conséquente les gardes-ports.

Un commissaire (PDC) souhaite savoir si les gardes-ports interviennent lors de comportements étranges sur le lac. M. Vittoni répond par la négative.

Un commissaire (Ve) demande de quelle manière les gardes-ports sont répartis. M. Vittoni répond qu'il existe deux gardes-ports. L'un sur la rade et l'autre qui assure la rive droite et la rive gauche. Un container est situé au Jardin Anglais mais il sera prochainement transféré à Corsier.

Un commissaire (AdG) désire savoir si les gardes-ports se chargent de l'ensemble des bateaux. M. Lups indique qu'ils s'occupent principalement de l'attribution des places. Ce même commissaire demande ce qu'il advient de l'article 9 et ce qu'il faut faire avec les places d'amarrage dans ce secteur. M. Vittoni explique que tous les bateaux peuvent y aller excepté les dériveurs sans moteur, les bateaux à rames et les bateaux de louage quand la personne qui les navigue n'est pas propriétaire. M. Cramer précise que l'article 9 indique que lorsque l'on est proche du pont du Mont-Blanc, il faut avoir un bateau facile à manœuvrer car le courant y est fort.

Un commissaire (S) souhaite savoir ce qu'il adviendra des bateaux ventouses avec cette nouvelle loi. M. Vittoni souligne qu'il existe deux sortes de bateaux ventouses : celui qui est entretenu mais qui ne navigue jamais et celui qui est en mauvais état. Ce sont ces derniers qui doivent être pris en considération. Des contraventions sont délivrées par rapport à l'état du bateau. M. Cramer fait remarquer que cet aspect est délicat. En effet, même si les bateaux sont faits pour naviguer, il y en a beaucoup sur lesquels les personnes vont régulièrement sans se déplacer. Parmi ces personnes, il y a de nombreuses personnes âgées qui ne se sentent plus le courage de naviguer mais qui souhaitent conserver leur bateau qui joue pour eux le rôle de jardin. Il est social et légitime de leur laisser ce droit.

Un commissaire (Ve) fait remarquer que beaucoup de places d'amarrage semblent illégales sur le Rhône. Il y a également de nombreux bateaux coulés. M. Lups indique que de nombreuses surveillances sont effectuées sur le Rhône. Les places sont autorisées si le bateau ne gêne personne. Il est vrai que les bateaux sont plus malmenés sur le Rhône en raison des branchages. Ce même commissaire demande si les constructions de pontons sont autorisées. M. Lups répond par la négative.

Un autre commissaire (Ve) demande si le livre de bord peut être une solution afin de vérifier si le bateau est utilisé ou non. Il souhaite, en outre, savoir s'il y a une incitation à posséder un moteur plus propre. M. Vittoni explique que seuls les gros bateaux possèdent un livre de bord. M. Lups

ajoute qu'en mer, le livre de bord est exigé par sécurité afin de tracer la route du bateau. Sur le lac, il ne serait pas équitable de supprimer une place à une personne qui entretient son bateau mais qui ne l'utilise pas souvent. M. Vittoni reprend le cas soulevé par M. Cramer concernant les personnes retraitées. Quant aux moteurs, rien de particulier n'a été développé dans ce domaine. M. Cramer souligne que cet aspect est rencontré dans de nombreuses questions environnementales. En aucun cas il n'est possible de retirer un produit du marché alors qu'il est reconnu sur le plan fédéral.

Un commissaire (AdG) demande s'il n'est pas préférable de limiter la vitesse. M. Vittoni fait remarquer que le même problème existe sur les routes. La gendarmerie fait également limiter la vitesse sur le lac. En revanche, il est rare que deux bateaux se rentrent dedans. Les problèmes ne sont pas liés à la vitesse.

Un commissaire (UDC) désire savoir si les gardes-ports sont chargés de vérifier les amarrages en cas d'avis de tempête. M. Vittoni répond par la négative. Cependant, en règle générale, si une amarre endommagée est visible, elle est signalée au navigateur. Avec la nouvelle loi, il est possible de réparer l'amarre et de facturer la réparation au propriétaire du bateau. M. Lups indique que des bouées visiteurs ont été ajoutées. De plus, il ne devrait pas y avoir de voiliers sans moteur. Un bateau doit être motorisé pour y entrer.

Un commissaire (AdG) demande s'il est possible d'évacuer le chantier et les barges. M. Vittoni répond que toutes les barges sont de l'autre côté des places. En outre, personne ne construit de port ailleurs pour l'instant. M. Cramer déclare être sensible à l'esthétique d'un port. Cependant, un port doit rester un port. Il serait, en effet, dommage qu'il devienne une grande marina. Il y a bien évidemment des limites mais il faut être attentif à ne pas créer un port de plaisanciers.

Discussion de la commission

Un commissaire (AdG) fait remarquer que des voiliers non lestés se rendent à l'intérieur de la rade. Un commissaire (Ve) demande la raison pour laquelle il est fait mention de km/h à la section 3. Le commissaire (AdG) explique que tous les appareils nautiques permettent de choisir entre les miles nautiques et les km/h. M. Cramer ajoute que si cette loi fait mention de km/h, c'est également parce que la législation parle en km/h.

Le président demande si les km/h se basent en fonction de l'eau ou de la terre. Le commissaire (AdG) répond qu'ils sont calculés en fonction de la

surface de l'eau et de la moyenne annuelle de la marée. La vitesse du bateau se calcule ainsi en fonction de l'eau.

Audition du maréchal Jean-Pierre Dubey et du brigadier Olivier Grosjean, police de la navigation

Le brigadier Grosjean explique que la situation de la police du lac a beaucoup changé ces dernières années. Elle a davantage de contacts avec la profession et les navigateurs. Une police technique, judiciaire et subaquatique est développée sur le lac. La tâche principale, en été, est la surveillance de la vitesse. Le maréchal Dubey indique avoir été nommé le 1^{er} juillet 2005 après avoir remplacé le maréchal Savoy, qui a contribué à cette loi. Il déclare, de ce fait, moins bien connaître le problème que ses collègues.

Un commissaire (AdG) regrette qu'il n'existe plus de police du lac à proprement parler. Aujourd'hui, les gendarmes tournent et ne connaissent plus les navigateurs. Le brigadier Grosjean indique que le statut de gendarme est toujours actif et le cursus de formation pour les gendarmes du lac est le même. La plongée est enseignée et des examens physiques et psychologiques sont obligatoires. Une fois que le gendarme est confirmé, il reste dans son poste de ville et vient sur le lac une fois par semaine. Un effectif de 14 personnes est présent du 1^{er} avril au 30 septembre. Le reste de l'année, l'effectif est réduit à 8 personnes. Le maréchal Dubey ajoute que les horaires de travail s'échelonnent de 7 h à 23 h. Mais si tous sont solidaires, l'effectif est tout de même réduit par rapport au travail conséquent qui est à effectuer.

Le président demande où s'arrête le lac en matière de surveillance. Le brigadier Grosjean explique que tout dépend de l'effectif puisque la police du lac est tributaire du soutien du poste de ville. De manière générale, la surveillance s'effectue sur le Rhône, l'Arve et le lac. De plus, de la prévention en zone portuaire est effectuée.

Un commissaire (L) demande quel est le degré d'intervention sur des zones sensibles comme les Eaux-Vives. Le brigadier Grosjean souligne qu'il est vrai que le port des Eaux-Vives est touché par les déprédations. En outre, le poste de police est également touché par l'insécurité puisqu'il n'est pas surveillé de 23 h à 7 h alors qu'il y a du matériel flottant pour une valeur de 4 millions. Un petit bateau de la police a récemment été incendié. Il n'appartient pas à leurs compétences de faire de la répression. Il s'agit d'un problème hiérarchique. Ce même commissaire demande si les bateaux de la Tour-Carrée relèvent de leurs compétences. L'hygiène y est déplorable et la situation n'évolue pas. Le brigadier Grosjean indique ne pas verbaliser là-bas. Il existe également des problèmes à la Nautique. Il faut savoir que le soir, il

n'y a que deux personnes qui travaillent à la police du lac. La situation est délicate sur la rade et au Seujet où de nombreuses personnes sont sauvées. Il est préférable de sauver des vies plutôt que de distribuer des amendes d'ordre.

Un commissaire (Ve) désire savoir s'il existe une bonne entente entre les navigateurs et la police du lac. Il demande s'il y a plus de problèmes avec les bateaux à moteur plutôt qu'avec les voiliers. Le brigadier Grosjean explique que le navigateur se comporte comme un citoyen. La situation se désagrège, car il y a de moins en moins de communication. Il en est de même sur le lac. La situation n'est plus conviviale comme à l'époque. Quant au comportement du navigateur du bateau à moteur, il ne diffère en rien de celui du navigateur de voilier. Un commissaire (AdG) fait remarquer que ce qui a changé, c'est le fait que la police du lac n'a plus de contact régulier avec les navigateurs. De ce fait, ils ne se connaissent plus entre eux et il n'y a plus de communication. M. Cramer déclare que le Grand Conseil avait à l'époque demandé de décharger au maximum la gendarmerie de ces tâches pour qu'elle puisse se concentrer sur la sécurité. Ainsi le SAN s'occupe de tout ce qui relève des immatriculations et du service technique. A la suite de cette mise en place, chacun a identifié des lacunes. Tout le problème tourne autour de cette distribution de compétences. Lorsque des décisions sont prises, elles engendrent des conséquences. Il ne se déclare pas convaincu par la situation, mais elle résulte des choix faits il y a quelques années.

Un commissaire (AdG) souligne qu'en réalité, il existe moins de postes administratifs qu'avant. Le service qui était en charge du lac est aujourd'hui divisé en quatre. Ce changement a fait que la convivialité et les relations se sont détériorées. Ce même commissaire déclare ne pas vouloir polémiquer, mais la situation est devenue absurde. Auparavant, les problèmes se réglait par simples contacts, ce qui n'est plus le cas à l'heure actuelle.

Un commissaire (Ve) demande ce qu'il advient de la pétition demandant d'attribuer davantage de rives pour la baignade. Le brigadier Grosjean répond qu'une discussion est en cours au sujet de la Perle du Lac. M. Cramer indique que les autorités souhaitent élargir les possibilités de baignades. Une décision a été prise pour réduire la place attribuée au ski nautique. Or, le groupement de ski nautique a fait recours.

Le brigadier Grosjean relève trois articles curieux. Tout d'abord, l'article 8 qui devrait mentionner « en aval du Pont Sous-Terre ». M. Cramer est surpris de constater que la police tolère des informations illégales depuis tant d'années. Le brigadier Grosjean fait savoir que le pont Sous-Terre n'est pas navigable lorsque le barrage est ouvert. L'article 26 ne paraît pas applicable. Il est délicat de refuser des demandes. M. Cramer indique que les

autorisations sont délivrées au cas par cas. L'autorisation de naviguer est ainsi octroyée par l'autorité compétente. Le brigadier Grosjean souligne également l'article 40 qui oblige d'occuper un gendarme uniquement pour l'administration de ce service. M. Cramer propose de mettre la police en contact avec le DJPS afin d'établir des amendements. Cependant, ces articles auraient dû être vérifiés bien avant.

Première lecture

Article 1

M^{me} Gainon indique que la lettre c n'existait pas. Un commissaire (AdG) souhaite obtenir des renseignements de la part du département. Il demande quel est le budget pour le nouveau service des gardes-ports et depuis combien de temps il a été mis sur pieds. Il désire également connaître le nombre de personnes qui s'occupent des bateaux. Il remarque que de nombreux services sont aujourd'hui compétents dans ce domaine alors que l'on ne parvient pas à répondre aux besoins. Cette situation est paradoxale. M^{me} Gainon rappelle que M. Cramer a déjà expliqué la genèse de cette loi. Les deux gardes-ports en service (qui seront bientôt au nombre de trois) font partie des gardes de l'environnement. Le chef du service des amarrages prend sa retraite. M. Yves Dufey reprend sa place et les trois gardes-ports seront sous sa tutelle. Mais aucun service n'a été créé. Tout est géré dans le service des forêts.

Un commissaire rappelle l'historique de la formation du service des forêts qui avait été, à l'époque, fort débattue. Ce service compte 12 personnes. Si trois d'entre elles s'occupent désormais du lac, l'effectif n'est ainsi plus le même au service des forêts. M^{me} Gainon souligne que la commission n'est pas réunie pour évoquer la restructuration du service des forêts. Le président fait remarquer que la Commission des ports a discuté de cette nouvelle loi.

Article 2

M^{me} Gainon indique que cet article a simplement fait l'objet d'un toilettage. Les éléments figurant déjà dans la loi fédérale ont été supprimés.

Article 3

Cet article ne fait l'objet d'aucune modification si ce n'est l'alinéa 2.

Article 4

M^{me} Gainon explique que tout a été regroupé sous la même disposition. Un commissaire (AdG) demande si ce sont les bateaux à moteur qui sont ciblés. M^{me} Gainon acquiesce. Ce même commissaire souhaite savoir si un bateau à voile comportant un moteur est considéré comme bateau à moteur. M^{me} Perez indique que cette dénomination est utilisée au sens large. M^{me} Gainon souligne que ce terme, utilisé depuis 1987, n'a jamais posé de problème. Un commissaire (Ve) explique que les catégories sont très claires. Un bateau à voile qui possède un moteur n'est pas considéré comme un bateau à moteur. Le commissaire de l'AdG note ainsi qu'aucune amende n'est délivrée à un bateau à voile naviguant au-dessus de la vitesse autorisée.

Article 5

M^{me} Perez indique que cet article découle d'une demande de la police en ce qui concerne les problèmes de vitesse. Un commissaire (Ve) souligne que pour arrêter un bateau, il faut faire marche arrière. Les effets ne sont pas identiques suivant les manœuvres. Le président remarque que cet article pose un problème d'estimation quant aux remous et aux succions. Un commissaire (L) suggère de conserver l'ancien article 8 qui semble plus clair.

Un commissaire (Ve) indique que l'ambiance sur le lac fait que les choses se passent plutôt bien. Les navigateurs non respectueux sont très vite repérables. Il s'agit simplement de demander de ne pas déranger les utilisateurs. Un commissaire (L) déclare que les lois sont faites pour durer. Les fonctionnaires ne sont pas forcément tatillons. Selon lui, l'ancien article 8 est plus clair.

Article 6

M^{me} Gainon indique que le changement de cet article repose sur le fait que les références aux départements sont remplacées par la notion d'autorité compétente. Un commissaire (AdG) rappelle que la loi sur la navigation prévoit déjà la mise en place de panneaux sous les ponts. Il demande s'il est nécessaire de le faire figurer à nouveau.

Un commissaire (L) ajoute que lors de l'obtention du permis de navigation, le règlement est connu. Il n'est pas nécessaire de faire figurer ce point ici. M^{me} Gainon souligne que rien n'a été modifié. Il s'agit simplement d'une loi qui existait déjà. Le président demande s'il est vraiment nécessaire d'y indiquer qu'il faut respecter les panneaux. M^{me} Perez explique que cet article permet de justifier l'alinéa 2 qui octroie certaines dérogations.

Article 7

M^{me} Gainon indique qu'à l'alinéa 3, la notion de planche à voile tirée par un cerf-volant et sa traduction anglaise « kite surf » ont été exigées. Un commissaire (L) s'oppose à ce terme anglais. La définition française est suffisamment explicite à elle seule. M^{me} Gainon répond que le service législatif qui contrôle la rédaction des textes a demandé d'ajouter ce terme anglais. Un commissaire (Ve) déclare qu'il devrait simplement être fait mention de « planche tirée par un cerf-volant » et non pas de « planche à voile ». Le président partage l'avis de ce commissaire. M^{me} Gainon précise que l'ordonnance fédérale parle de planche à voile tirée par un cerf-volant.

Un commissaire (L) rappelle qu'il existe une loi qui vise à éliminer les mots anglais. Un commissaire (Ve) fait remarquer que cette loi n'est pas vraiment soutenue. Selon lui, il est gênant de s'éloigner de la réalité du lac et des aspects qui convenaient aux utilisateurs. Ce même commissaire libéral souligne que les députés ont le droit d'enlever et de conserver ce qu'ils souhaitent. Le président déclare que cette modification sera proposée en seconde lecture. Un commissaire (AdG) note que n'importe quel objet peut être tiré par un cerf-volant vers la rade. Il faut ainsi préciser que c'est interdit en aval de la ligne. Un commissaire (Ve) explique que deux activités distinctes sont évoquées dans cet alinéa : un engin qui tracte un bateau et un engin tracté par un bateau. Ce n'est pas similaire.

Un commissaire (AdG) ajoute qu'il y a deux notions. En effet, il est possible de naviguer à l'aide d'un cerf-volant ou il est possible de faire du cerf-volant avec un bateau. Il ne s'agit pas forcément d'une planche à voile. Cela peut être d'autres engins tout aussi dangereux dans la rade. Le président déclare qu'il s'agit de faire en sorte qu'aucun petit malin ne s'amuse à détourner la loi.

Article 8

Un commissaire (AdG) demande quel est le barrage de régulation des eaux. M^{me} Gainon répond qu'il s'agit du barrage du Seujet. Selon un commissaire libéral, il y a redondance. Il suggère de supprimer l'alinéa 1 b). M^{me} Gainon indique que les autorisations spéciales représentent encore une autre chose. Elle répète que rien n'a été changé par rapport au texte initial.

En ce qui concerne l'alinéa 3, un commissaire (Ve) explique que certaines personnes des SIG et de l'Etat doivent circuler au-delà des bouées en demandant de fermer le barrage. Il faut prévoir ce cas particulier. M^{me} Perez souligne que le risque est d'ouvrir la porte à d'autres demandes. M^{me} Gainon

propose de le mentionner dans le règlement d'application. Un commissaire (AdG) précise que ces personnes doivent être parfaitement conscientes des risques et bien connaître leur bateau. L'alinéa 1, lettre b), doit permettre de limiter les risques. Un commissaire (Ve) déclare que le Rhône est autorisé à la navigation. Le commissaire (AdG) répond par la négative. Une autorisation est nécessaire. Le commissaire (Ve) répète que le Rhône est ouvert à tous. Le commissaire (AdG) déclare qu'il faut une autorisation pour mettre le bateau à l'eau.

Un commissaire (Ve) demande si le canoë-club a été consulté. Si ce n'est pas le cas, il suggère de leur envoyer une lettre afin de leur demander s'ils ont des commentaires à apporter. Le président fait remarquer qu'il est délicat d'écrire à un club et pas aux autres. Un commissaire (AdG) souligne que la situation ne change en rien pour eux. M^{me} Gainon ajoute qu'en effet, le fond n'a pas changé. Un commissaire (Ve) indique qu'il serait adéquat de procéder à une information en cas de risque. En effet, s'il y a un ennui mécanique, le cours d'eau change totalement. Un commissaire (AdG) explique que la loi fédérale oblige les constructeurs d'ouvrages à prévoir le passage des bateaux et règle la signalisation adéquate. Le président note qu'il appartient à chacun de respecter les panneaux. M^{me} Perez souligne qu'aucune modification n'est proposée, car le brigadier Grosjean avait déclaré qu'il était difficile d'interdire la navigation puisqu'il est autorisé de mettre son bateau à l'eau vers le pont Sous-Terre.

Article 9

Un commissaire (AdG) demande si cet article permet aux personnes dont les bateaux sont amarrés aux corps-morts de s'y rendre. M^{me} Perez répond que d'après la disposition, c'est interdit. Un commissaire (L) suggère de faire figurer ce point dans le règlement. M^{me} Gainon indique que l'article lié aux bouées a été supprimé. Un commissaire (AdG) explique qu'il existe aujourd'hui des bouées sous plastique qui permettent de donner l'alerte dès qu'un bouton est déclenché.

Article 10

M^{me} Gainon informe que le DIAE a souhaité apporter un amendement à cet article. Elle fait distribuer cet amendement. Une disposition a, en effet, été ajoutée pour pallier des problèmes pratiques. Un commissaire (AdG) fait remarquer que de nombreuses places sont mal utilisées. Il serait ainsi bénéfique de donner le pouvoir de déplacer les bateaux. M^{me} Gainon souligne que le droit d'être entendu doit être respecté. Si le propriétaire du bateau refuse de le déplacer, il sera passé outre mais il est plus élégant de consulter la personne avant d'agir.

Un commissaire (AdG) propose la formulation suivante : « (...) faire procéder à des échanges ». Un commissaire (Ve) ajoute « procéder ou faire procéder à des échanges ».

Article 11

M^{me} Gainon fait distribuer une proposition d'amendement du DIAE qui demande que les places d'amarrage soient fonction de la surface globale utilisée, cela par respect d'équité. Cette modification rendra les choses plus faciles pour les gardes-ports. Un commissaire (L) demande comment sera mesuré le bateau. M^{me} Gainon répond que la surface est très facilement mesurable par les gardes-ports. Ce même commissaire suggère d'ajouter, à l'alinéa 5, « (...) la première année », par souci des finances de l'Etat. Le corps-mort est, en effet, fourni une fois pour toutes. Un commissaire (Ve) indique qu'il ne faut pas oublier la vérification du matériel par les gardes-ports.

Un commissaire (L) fait remarquer qu'une grande voiture a des frais d'assurance plus importants qu'une petite. Le tarif pourrait ainsi être fixé à 35 F. Les personnes qui possèdent un bateau ont les moyens de payer ce tarif. M^{me} Gainon ne partage pas cet avis. Ce montant est trop élevé et en aucun cas justifié puisque aucune amélioration n'est apportée en échange. Ce même commissaire souhaite connaître la somme des 2,39%.

Article 12

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 13

Un commissaire (L) remarque que les remorques situées au bord du lac sont peu esthétiques. Un commissaire (Ve) déclare que le bord du lac est similaire à n'importe quelle autre zone. Il donne l'exemple du champ sur

lequel circulent des tracteurs. Il n'y a rien à changer. Le commissaire libéral précise ne pas demander qu'ils soient enlevés mais qu'ils soient conservés moins longtemps. Le président propose de discuter de ce point en seconde lecture.

Article 14

M^{me} Perez fait distribuer l'amendement proposé par le DJPS pour cet article. L'objectif est d'interdire l'accès aux pontons. Un commissaire (Ve) souhaite connaître la différence entre un ponton et une estacade. M^{me} Gainon répond que d'après la définition du dictionnaire, une estacade est une digue. Le ponton est, par conséquent, plus amovible.

Article 15

Cet article n'appelle pas d'observation particulière.

Article 16

M^{me} Gainon distribue un amendement proposé par le DIAE.

Un commissaire (PDC) souhaite savoir ce qu'il advient lorsqu'un propriétaire souhaite acquérir un bateau plus grand. M^{me} Gainon précise que cet article est prévu uniquement dans le cas où la personne est récalcitrante. Il n'existe aucune objection à ce qu'un propriétaire achète un bateau plus grand. Ici, il ne s'agit que d'un exemple.

Un commissaire (L) fait remarquer que les personnes qui appliquent la loi ne possèdent pas toujours le même raisonnement que celles qui les créent. Selon M^{me} Gainon, cet article n'a rien de révolutionnaire. M^{me} Sultan Warnier indique qu'un parallèle peut être fait avec l'octroi du permis de navigation.

Article 17

Un commissaire (PDC) demande quelle est l'autorité compétente en l'espèce. M^{me} Gainon répond qu'il s'agit du DJPS.

Article 18

Cet article n'appelle aucune remarque particulière.

Article 19

Un commissaire (PDC) souhaite savoir si les gardes-ports sont habilités au retrait de permis. M^{me} Gainon répond par la négative. Seuls la police et le SAN sont compétents en la matière.

Article 20

Cet article n'appelle aucune remarque particulière.

Article 21

Le président ne comprend pas la raison pour laquelle une analogie est faite ici avec la loi sur la circulation routière ? La seconde de réflexe n'a pas sa place en l'espèce. M^{me} Sultan Warnier explique que la législation fédérale a imposé la répression de la conduite d'un bateau en état d'ivresse. En revanche, elle n'a pas fixé les principes de constatation de cet état d'ivresse. Ainsi, cette disposition a été appliquée par analogie. La seconde de réflexe peut avoir son importance lorsque de nombreux bateaux sont présents sur le lac par exemple.

Le président fait remarquer que la personne qui barre le bateau n'est pas forcément le propriétaire. Il est, dès lors, possible que cette personne ne possède pas le permis. Il se déclare surpris de cette manière d'appliquer la loi. M^{me} Gainon indique qu'il s'agit du droit fédéral par rapport auquel il n'existe aucune marge de manœuvre. Cet article n'édicte rien de spécial. Il évoque simplement la prise de sang.

Le président souligne qu'il est important de faire attention à ne pas appliquer des règles par analogie alors qu'elles n'ont pas lieu d'être. Ici, il s'agit d'un cas particulier relatif au monde nautique. Un commissaire (S) ne saisit pas la remarque du président. Cet article n'introduit aucun aspect particulier. M^{me} Sultan Warnier précise que le droit fédéral évoque le retrait de permis lorsque le titulaire a conduit le bateau en état d'ébriété avancée. Selon le président, ce problème ne doit pas être réglé par analogie avec la LCR.

Article 22

Le président demande si le droit fédéral s'impose ici. M^{me} Gainon acquiesce.

Articles 23 et 24

Ces articles n'appellent aucune remarque.

Article 25

Un commissaire (L) fait remarquer que le lac Léman est en partie français. Il demande si des normes vont être fixées au plan européen. M^{me} Sultan Warnier précise que cet article est uniquement relatif aux manifestations nautiques. M^{me} Gainon ajoute qu'une personne réprimée est automatiquement mise à l'amende par son pays d'origine. Le président souhaite savoir si les participants au Bol d'Or doivent obtenir une autorisation spéciale. M^{me} Gainon répond par l'affirmative.

Article 26

Un commissaire (PDC) demande s'il est normal que le département concerné ne soit pas mentionné. M^{me} Gainon indique que cette précision est apportée dans le règlement. En effet, les départements changent souvent.

Articles 27, 28, 29 et 30

Ces articles ne suscitent aucune remarque particulière.

Article 31

Le président souhaite connaître la définition du terme « perré ». M^{me} Gainon explique qu'il s'agit d'un revêtement de pierres sèches.

Article 32

En ce qui concerne l'alinéa 3, le président demande si une association à but non lucratif n'a pas la possibilité de louer des bateaux. M^{me} Gainon indique que cet article s'applique aux personnes. Il n'y a aucun problème si les personnes de la société ou de l'association sont responsables. Il s'agit d'un motif de sécurité. Un commissaire (PDC) suggère d'ajouter le terme « responsable de la totalité des bateaux ».

Articles 33, 34, 35, 36, 37, 38 et 39

Ces articles ne suscitent aucune observation.

Article 40

Un commissaire (R) demande la signification des termes « de gré à gré ». M^{me} Gainon répond que ces termes signifient « de bonne entente ».

Article 41

Une commissaire (S) souhaite savoir de quelles peines il s'agit. M^{me} Gainon indique que ce sont des amendes.

Articles 42 et 43

Ces articles n'appellent aucune observation.

Article 41

Le président propose de modifier cet article selon la formulation habituelle, à savoir « La présente loi entrera en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la FAO ». M^{me} Gainon acquiesce. La commission également.

Article 45

Une commissaire (S) souhaite savoir la raison pour laquelle il est fait mention de la loi de 1961 alors que la loi sur les eaux a été révisée. M^{me} Gainon répond que tout est indiqué dans l'exposé des motifs.

Suite des travaux

Un commissaire (L) rappelle à M^{me} Gainon lui avoir demandé la somme totale des 2,39%. Il indique que les propriétaires de bateaux ont les moyens de financer une taxe de 35 F. M^{me} Gainon indique que ces calculs émanent des gardes-ports. Tout dépend du taux de départ. Elle ajoute qu'il n'est pas justifié d'augmenter les tarifs, car aucune prestation n'est proposée en échange. Elle fait remarquer que les propriétaires fortunés n'amarrent pas leur bateau dans ces ports mais à la Nautique.

Deuxième lecture et entrée en matière

L'entrée en matière de ce projet de loi et celle-ci est acceptée à l'unanimité des membres présents par 8 oui (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC ; 1 R ; 1 L)

Titre et préambule : acceptés à l'unanimité.

Articles 1, 2, 3 et 4

Le président met aux voix ces articles un à un et tous sont adoptés à l'unanimité.

Article 5

M^{me} Gainon rappelle que certains députés avaient trouvé que l'ancien article 8 était plus clair. Un commissaire (S) ne partage pas cet avis. La nouvelle formulation est, selon lui, meilleure. Un commissaire (L) rappelle vouloir conserver l'ancien article 8. Il se rallie à cette proposition.

Le président met ainsi aux voix le fait de conserver l'ancien article 8. Cette proposition est rejetée par 1 oui (L), 6 non (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC) et 1 abstention (R). Il met ensuite l'article 5 aux voix et celui-ci est adopté par 6 oui (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC), 1 non (1 L) et 1 abstention (1 R).

Article 6

Cet article est adopté à l'unanimité.

Article 7

M^{me} Gainon rappelle la discussion soulevée par les termes « kite surf ». Elle se demande si ce terme ne devrait pas être conservé. En effet, cette pratique est plus connue sous son terme anglais. Le président suggère de remplacer le terme « planche » par « engin ». Il met aux voix cette modification avec la conservation des termes « kite surf ».

Cette proposition est acceptée à l'unanimité. Il met ensuite aux voix l'article 7 tel qu'amendé et celui-ci est adopté à l'unanimité par 9 oui (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 1 L).

Article 8

Selon un commissaire (Ve), la rédaction de cet article n'est pas claire. Il propose de préciser que la navigation aux abords des barrages est interdite. Le président propose de laisser cet article en suspens et suggère au département de soumettre une proposition lors de la prochaine séance.

Article laissé en suspens.

Article 9

M^{me} Gainon rappelle qu'un commissaire de l'AdG avait demandé qu'une dérogation soit prévue afin de pouvoir rejoindre les bateaux. Le président demande, une nouvelle fois, que le département propose une nouvelle formulation lors de la prochaine séance.

Article laissé en suspens.

Article 10 (tel qu'amendé par le DIAE)

Selon une commissaire (S), il est gênant, à l'alinéa 3, que les propriétaires de bateaux puissent décider entre eux. Une formulation plus sévère serait plus adéquate. Elle suggère d'ajouter la formulation « ou faire procéder ».

Le président met ainsi aux voix l'amendement suivant : « (...) *l'autorité compétente peut, en cas de nécessité et après avoir consulté les propriétaires des bateaux, procéder ou faire procéder à des échanges de places* ».

Cet amendement est adopté par 5 oui (3 S ; 2 Ve) et 4 abstentions (2 R ; 1 PDC ; 1 L). Il met ensuite aux voix l'article 10 tel qu'amendé et il est adopté par 6 oui (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC), 1 non (L) et 1 abstention (R).

Article 11 (tel qu'amendé par le DIAE)

Un commissaire (L) rappelle avoir demandé qu'il soit précisé « la première année ». Le président met cet amendement aux voix et il est rejeté par 4 oui (1 L ; 2 R ; 1 PDC) et 5 non (3 S, 2 Ve). Il met ensuite aux voix l'article 11 tel qu'amendé initialement par le DIAE et celui-ci est approuvé par 5 oui (3 S ; 2 Ve) et 4 non (1 L ; 2 R ; 1 PDC).

Article 12

Cet article est adopté à l'unanimité.

Article 13

Un commissaire (L) fait remarquer qu'il avait fait mention des véhicules peu esthétiques situés le long du lac. Il suggère de prévoir une solution dans le règlement. Le président craint qu'un précédent soit créé sur un aspect esthétique. Un parallèle risque alors un jour d'être fait au niveau agricole. Ce même commissaire souligne que les agriculteurs sont sur le terrain lorsqu'ils récoltent. Cet aspect n'a rien à voir avec la problématique soulevée.

Le Président met aux voix l'article 13 et celui-ci est adopté à l'unanimité soit 9 oui (3 S ; 2 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 1 L).

Article 14 (tel qu'amendé par le DJPS)

M^{me} Sultan Warnier indique qu'il faut supprimer le « et » placé dans le titre entre « d'amarrage » et « de stationnement » pour le remplacer par une virgule. Le président met aux voix cet article avec cette modification. Il est adopté à l'unanimité.

Articles 15, 16 (tel qu'amendé par le DIAE), 17, 18, 19 et 20

Ces articles sont, l'un après l'autre, adoptés à l'unanimité.

Article 21

Le président met aux voix cet article qui est adopté par 5 oui (1 Ve ; 3 S ; 1 PDC) et 4 abstentions (1 Ve ; 2 R ; 1 L).

Article 22

Le président met aux voix cet article qui est adopté 4 oui (1 Ve ; 3 S) et 5 abstentions (1 Ve ; 2 R ; 1 PDC; 1 L).

Articles 23 à 31

Ces articles sont, l'un après l'autre, adoptés à l'unanimité.

Article 32

M^{me} Gainon explique que cet article met l'accent sur la responsabilité personnelle. M^{me} Sultan Warnier ajoute que lors de la rédaction de l'article, soit en 1987, la responsabilité des personnes morales n'existait pas. La

question est de savoir si cette formulation doit être modifiée. Le président propose au département de soumettre une proposition à la commission lors de la prochaine séance.

Article laissé en suspens.

Articles 33 à 45

Ces articles sont, l'un après l'autre, adoptés à l'unanimité.

Le président demande au département de soumettre les modifications apportées. M. Despont fait distribuer les amendements pour les trois articles laissés en suspens lors de la seconde lecture.

Article 8

Cet article tel qu'amendé est mis aux voix et accepté à l'unanimité.

Article 9

Cet article amendé est mis aux voix et accepté à l'unanimité.

Article 32

Un commissaire (S) demande si le fait de ne pas être propriétaire diminue la responsabilité. M^{me} Perez répond par la négative.

Cet article amendé est mis aux voix et adopté à l'unanimité :

Troisième lecture.

Un commissaire (Ve) souhaite ajouter, à la fin de l'article 22, « sauf pour le taux d'alcoolémie de 0,5‰ ». Une commissaire (S) approuve le fait de faire une analogie avec la LCR. Un commissaire (PDC) demande ce que prescrit la loi fédérale. M^{me} Perez lit l'article en question et fait remarquer qu'il est très laxiste. Ce même commissaire suggère de maintenir l'article figurant dans la loi fédérale. Un commissaire (S) souligne que la LCR peut être appliquée par analogie, car elle est parfaitement adaptée.

Le commissaire (Ve) déclare être ferme quant à l'alcool au volant. Le 0,5‰ est totalement justifié puisque l'alcool exerce de l'influence sur la capacité à freiner. Sur un bateau, la situation n'est nullement identique puisqu'il n'y a pas de pédale de frein. L'analogie ne peut pas exister. Il précise n'avoir aucun problème avec l'ivresse. Il y a problème uniquement lorsqu'il y a acte dommageable causé par l'alcool.

Un commissaire (AdG) reconnaît que la situation sur le lac n'est pas la même que sur la route. Cependant, tout ne se passe pas comme on l'espère sur le lac. En cas d'accident, si une personne tombe à l'eau en hiver, elle ne tiendra pas longtemps. En cas de mauvais temps, il faut se renseigner sur la météo, demander à ce que les gilets de sauvetage soient portés, rentrer le bateau. Il appartient au propriétaire du bateau d'effectuer ces tâches et s'il n'est pas en mesure de le faire, des problèmes peuvent survenir. Un accident

en rentrant au port prend vite de grandes proportions. Il est irresponsable de ne pas faire figurer cette règle.

Un commissaire (PDC) demande ce que prescrivent les législations en Valais ou dans le canton de Vaud. M^{me} Perez n'est pas en mesure de répondre à cette question. Elle précise qu'elle travaille au SAN depuis dix-huit ans et qu'elle n'a constaté que deux retraits de permis pour ivresse. Le commissaire (Ve) explique que s'il existe une logique au 0,5‰ en voiture, elle n'a pas lieu d'être en bateau. Le 0,8 ou le 1‰ n'empêche pas la capacité de discernement. Il ne convient pas d'appliquer des taux par analogie. Sur le lac, les gens aiment manger et boire en naviguant. Imposer cette mesure revient à supprimer l'un des plaisirs du lac.

Un autre commissaire (Ve) précise que des bateaux puissants sont également soumis à cette loi. Il ne faut pas uniquement prendre en compte le côté « sympa » de la navigation. L'alcool peut atteindre des proportions non négligeable. M. Cramer souligne qu'il ne faut pas poser un problème qui ne se pose pas. Rien de nouveau n'est inventé puisqu'il s'agit de la loi actuelle. L'enjeu est modeste et le niveau d'application de la disposition n'a posé aucun problème jusqu'à maintenant. Il convient de laisser de la souplesse afin de ne pas risquer de provoquer l'effet inverse.

M. Cramer propose de distribuer une copie des articles 138 à 142c. Il déclare que ces derniers n'évoquent nullement le débat soulevé. Un commissaire (L) rappelle que lors de la seconde lecture, les avis étaient divergents sur les articles 5, 10, 11, 21 et 22. Il doit être stipulé dans le rapport que tous n'étaient pas favorables à ces articles.

Le président passe en revue les articles les uns après les autres. Les commissaires n'émettent aucune remarque particulière. Un commissaire (PDC) déclare que son groupe s'abstiendra sur le vote final de cette loi en raison du taux d'alcoolémie. En effet, il souhaite préalablement connaître les législations vaudoise et valaisanne sur ce point avant de prendre position. M. Cramer est d'avis qu'il n'est pas raisonnable qu'un débat politique soit lancé sur une loi si technique. Il suggère de différer le vote d'ensemble à la prochaine séance. Après discussion avec les députés, il est décidé qu'une séance supplémentaire est fixée sur cet objet afin de pouvoir prendre position en connaissant la teneur des législations vaudoise et valaisanne.

Suite des travaux

M^{me} Gainon distribue le projet de loi voté contenant les différents amendements apportés. En ce qui concerne l'article 22, une demande de recherche de la législation vaudoise et valaisanne avait été demandée par les

commissaires. M^{me} Gainon distribue ces législations. M. Cramer rappelle les travaux suivis sur ce projet de loi qui n'est pas très novateur puisqu'il s'agit d'un toilettage de la législation cantonale. L'objectif était de centrer tout ce qui concerne les eaux genevoises autour d'un seul département, à savoir le DIAE. Auparavant, M. Cramer explique que le DAEL se chargeait du service des amarrages et du domaine public, le DIAE de la construction et de l'entretien des ports alors que le DJPS était en charge de la police du lac. Si la police du lac reste de la compétence du DJPS, le DIAE se charge désormais du reste.

M. Cramer poursuit en indiquant que ce toilettage a été accueilli favorablement par les personnes concernées. Seule une disposition a fait l'objet d'une discussion controversée, l'article 22. Cet article est relatif à la navigation en état d'ivresse et impose le taux de 0,5‰ par analogie à la LCR. Cette disposition est cependant technique et n'implique rien sur l'état d'ébriété. Certains commissaires ont souhaité connaître ce que prescrivaient les législations vaudoise et valaisanne. Après recherche, il est constaté que ces législations indiquent uniquement l'autorité compétente. Par conséquent, les recherches ont été poursuivies sur les législations fribourgeoise et bernoise. Cette dernière ne fournit pas plus d'informations. En revanche, l'article 16 de la législation fribourgeoise prescrit également une application par analogie à la loi sur la circulation routière.

M. Cramer indique qu'il existe deux possibilités. Soit on estime qu'il faut garantir aux Genevois, par le biais de la loi, de savoir de quelle manière ils seront traités et l'article 22 est conservé. Soit cet article est supprimé mais est introduit dans le règlement, ce qui revient finalement au même. Ce point est assez marginal puisque cette disposition ne dit pas si l'état d'ébriété sur le lac équivaut l'état d'ébriété sur la route.

Un commissaire (UDC) demande quelle est la procédure en cas d'accident sur le lac ? M. Cramer répond que la procédure est identique à celle qui est appliquée lors d'un accident sur la route. M^{me} Perez ajoute qu'en dix-huit ans, il y a eu seulement deux retraits de permis pour ivresse à la barre à la suite d'un accident. M. Cramer souligne que les gendarmes ont trop de travail pour contrôler le taux d'alcoolémie sur le lac.

Le président met aux voix l'article 22 et celui-ci est adopté par 9 oui (3 S, 1 Ve ; 1 PDC ; 1 L ; 2 UDC ; 1 MCG) et 3 non (1 L ; 1 Ve ; 1 R).

Vote final

Il met ensuite aux voix l'ensemble du projet de loi 9580 et celle-ci est adoptée à l'unanimité des membres présents soit 12 oui (3 S, 2 Ve ; 1 R ; 1 PDC ; 2 L ; 2 UDC ; 1 MCG).

Projet de loi (9580)

sur la navigation dans les eaux genevoises (LNav) (H 2 05)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58 à 62 de la loi fédérale sur la navigation intérieure, du
3 octobre 1975 (ci-après : la loi fédérale);
vu l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses, du 8 novembre 1978
(ci-après : l'ordonnance);
vu le règlement de la navigation sur le Léman, du 7 décembre 1976,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Champ d'application

¹ La loi sur la navigation dans les eaux genevoises (ci-après : la loi) règle la navigation sur le lac et les cours d'eau publics du canton, ainsi que l'utilisation des installations portuaires.

² Sont réservées, en particulier, les dispositions :

- a) du droit fédéral sur la navigation;
- b) du droit fédéral et cantonal sur la pêche;
- c) du droit fédéral et cantonal sur les eaux;
- d) des accords internationaux, notamment de l'accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française concernant la navigation sur le Léman et du règlement de la navigation sur le Léman, du 7 décembre 1976.

Art. 2 Compétences

Le Conseil d'Etat est compétent pour :

- a) interdire ou restreindre la navigation;
- b) limiter le nombre de bateaux admis sur une voie d'eau;
- c) éditer des prescriptions sur la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement;
- d) proposer au Conseil fédéral les services ou les personnes chargées des expertises;

- e) prendre position au sujet des dispositions relatives aux concessions et aux autorisations pour le transport régulier et professionnel par bateau;
- f) donner les préavis requis par le Conseil fédéral.

Art. 3 Commission des ports

¹ Sous la désignation de « commission des ports » est constitué un organe consultatif, chargé de donner son avis sur les questions techniques concernant la rade et les aménagements des ports dans les eaux genevoises.

² Le Conseil d'Etat définit par voie réglementaire la composition et le mode de fonctionnement de la commission.

Chapitre II Exercice de la navigation sur le lac et les cours d'eau

Art. 4 Limites de la vitesse des bateaux à moteur

Sous réserve des prescriptions spéciales ou signalées, la vitesse maximale des bateaux à moteur est limitée à :

- a) 10 km/h sur les plans d'eau s'étendant jusqu'à 300 m de la rive et des ouvrages de protection des ports, sauf pour les bateaux remorquant des skieurs nautiques sur les plans d'eau réservés spécialement à cet effet;
- b) 30 km/h au maximum sur le plan d'eau situé à plus de 300 m des rives et des jetées des ports des Eaux-Vives et des Pâquis, en aval d'une ligne tirée du monument du Port-Noir au débarcadère de la Perle-du-Lac;
- c) 10 km/h au maximum sur tous les cours d'eau;
- d) 15 km/h au maximum sur tous les cours d'eau pour les bateaux à moteur des entreprises de navigation concessionnaires et autorisées (ci-après : entreprises de navigation).

Art. 5 Limite et adaptation de la vitesse dans les ports

Aux approches des estacades et dans les passes, les bateaux doivent régler leur vitesse afin d'éviter de créer des remous ou un effet de succion qui soient de nature à causer des dommages à des bateaux en stationnement ou en mouvement ou à des ouvrages, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité.

Art. 6 Navigation sous les ponts

¹ Sous les arches des ponts, la navigation peut être restreinte et réglée par panneaux.

² Sont réservées les autorisations spéciales accordées par l'autorité compétente.

Art. 7 Ski nautique, planches à voile et engins volants

¹ La pratique du ski nautique est interdite sur les cours d'eau, dans la zone riveraine et sur les eaux du lac s'étendant en aval d'une ligne tirée du monument du Port-Noir au débarcadère de la Perle-du-Lac, à l'exception des plans d'eau réservés spécialement à cet effet.

² La navigation des planches à voile est interdite sur les cours d'eau, sur les eaux du lac en aval de la ligne mentionnée à l'alinéa 1 et aux abords des débarcadères.

³ La navigation des engins tirés par un cerf-volant (*Kite Surf*) est interdite sur les eaux du lac en aval d'une ligne Vengeron-Tour-Carrée.

⁴ Sauf dérogation, le remorquage simultané de plus de 2 skieurs nautiques et celui d'engins volants sont interdits.

Art. 8 Rhône, retenue de Verbois et autres cours d'eau

¹ La navigation sur le Rhône, entre le pont du Mont-Blanc et la signalisation à l'aval du barrage de régulation des eaux du lac (Seujet) est interdite, sauf pour les bateaux :

- a) des entreprises de navigation;
- b) dont le détenteur est au bénéfice d'une autorisation;
- c) des services officiels.

² Sont réservées les autorisations spéciales.

³ La navigation est également interdite à l'amont et à l'aval immédiats des barrages de Verbois et de Chancy-Pouigny, dans les zones dûment signalées et qui seront précisées par voie réglementaire.

⁴ Sur les autres cours d'eau, elle est libre dans les limites des présentes dispositions et de la législation sur la faune et la pêche.

Art. 9 Navigation interdite

¹ La navigation au moyen de bateaux et d'autres types d'embarcations sans moteur, de voiliers non lestés, de bateaux de louage, pilotés par d'autres personnes que les loueurs ou leur personnel, est interdite sur les eaux s'étendant entre la jetée des Pâquis et du Jet d'eau, les quais et le pont du Mont-Blanc. Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité aux personnes devant rejoindre leur bateau au moyen d'une annexe.

² La navigation peut être provisoirement interdite pour des raisons de sécurité ou d'intérêt public, notamment dans le périmètre des organisations internationales ou diplomatiques.

Chapitre III Amarrage, dépôt et stationnement des bateaux

Art. 10 Places d'amarrage

¹ L'amarrage et le dépôt de bateaux dans les eaux genevoises et sur le domaine public, le long des rives, sont subordonnés à une autorisation « à bien plaire », personnelle et intransmissible.

² Les autorisations sont en priorité attribuées aux détenteurs de bateaux domiciliés dans le canton.

³ Afin d'assurer une occupation rationnelle des ports, et notamment d'adapter les places d'amarrage aux dimensions des bateaux, l'autorité compétente peut, en cas de nécessité et après avoir consulté les propriétaires des bateaux, procéder ou faire procéder à des échanges de places.

Art. 11 Emoluments et redevances

¹ Les autorisations « à bien plaire » ne sont délivrées que contre paiement d'un émolument administratif et d'une redevance annuelle.

² Les redevances annuelles ne sont ni fractionnables, ni remboursables; elles sont dues pour l'année entière même si l'occupation n'a subsisté qu'une partie de l'année.

³ Le montant de l'émolument administratif varie de 20 F à 500 F en fonction de la complexité ou de la durée d'examen du dossier.

⁴ Le montant des redevances annuelles est fixé par le Conseil d'Etat par voie réglementaire et varie :

- a) entre 33 F et 50 F par m², en fonction des dimensions globales des bateaux, pour les places d'amarrage sur le lac;
- b) entre 100 F et 200 F pour les amarrages sur les cours d'eau;
- c) entre 300 F et 400 F pour les corps-morts;
- d) entre 200 F et 300 F pour les places à terre;
- e) entre 50 F et 200 F pour les emplacements pour les planches à voile.

⁵ Lorsque les chaînes et les corps-morts sont fournis par le bénéficiaire, le montant de la redevance est réduit.

⁶ Les services connexes, tels que la fourniture d'électricité, sont facturés séparément.

Art. 12 Indexation

¹ Les tarifs et redevances pour l'amarrage ou le dépôt de bateaux sont indexés tous les 2 ans selon l'indice genevois des prix à la consommation, l'indice de base étant celui de 2005. L'indexation se fait en début d'année, pour les années concernées, et l'indice de référence est celui de novembre de l'année précédente.

² Le calcul de l'indexation se fait en multipliant le quotient des deux indices (indice de référence divisé par indice de base) par le montant total de la redevance et en arrondissant le résultat au franc.

Art. 13 Dépôt provisoire et redevance

¹ Les particuliers peuvent obtenir une autorisation de déposer temporairement leurs bateaux, chars et bers, sur les quais marchands des Eaux-Vives et des Pâquis, en dehors des dates fixées pour l'hivernage des bateaux.

² Les places de dépôt provisoire sont soumises au paiement d'une redevance fixée en fonction de la durée du dépôt.

Art. 14 Interdiction d'amarrage, de stationnement et d'accès

¹ Il est interdit d'amarrer des bateaux :

- a) aux chaînes de sauvetage placées le long des quais;
- b) aux ouvrages et installations d'utilité publique;
- c) aux débarcadères réservés aux entreprises de navigation;

² Il est interdit de stationner :

- a) à l'extrémité des estacades;
- b) aux bouées bleues portant l'inscription « grément », placées dans les ports ou à proximité de ceux-ci, ainsi qu'à toute bouée ou balise de signalisation;
- c) sur les cours d'eau autres que le Rhône;
- d) dans les ports et leurs abords, sauf aux endroits réservés à cet effet.

³ Il est interdit de s'ancrer dans les ports, y compris dans la rade, en aval des jetées des Pâquis et du jet d'eau.

⁴ Seuls les ayants-droits ont l'autorisation d'accéder aux pontons.

Art. 15 Responsabilité

L'Etat de Genève décline toute responsabilité pour les dommages de toute nature qui pourraient atteindre les bénéficiaires ou leurs ayants-droits par le fait de tiers ou de cas fortuits, tels que vols, détériorations, intempéries.

Art. 16 Caducité et retrait de l'autorisation

¹ Le défaut de paiement de la redevance annuelle entraîne de plein droit la caducité de l'autorisation.

² Les autorisations d'amarrage ou de dépôt peuvent également être retirées :

- a) en cas de violation des prescriptions de police de la navigation;
- b) en cas de non-conformité du bateau;
- c) en cas de mise en fourrière du bateau;
- d) en cas de retrait ou d'annulation du permis de navigation;
- e) lorsque le bénéficiaire ne peut être atteint;
- f) lorsque les conditions de la délivrance de l'autorisation ne sont plus remplies.

Chapitre IV Conducteurs de bateaux et bateaux**Section 1 Permis de conduire et de navigation****Art. 17 Permis de conduire les bateaux**

Tout conducteur de bateau doit répondre aux conditions fixées par la loi fédérale et son ordonnance d'application et être, en principe, détenteur d'un permis de conduire les bateaux.

Art. 18 Permis de navigation

Les bateaux doivent être munis de permis de navigation et de signes distinctifs. Ils sont répertoriés dans un registre.

Art. 19 Refus et retrait

¹ Des décisions de refus ou de retrait de permis de conduire et de navigation sont prononcées lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies ou s'il existe un motif prévu par la loi fédérale.

² Sont réservées les attributions spéciales de la police telles que prévues par la loi fédérale.

Art. 20 Autorisations pour bateaux étrangers

Les détenteurs de bateaux habituellement stationnés à l'étranger doivent être au bénéfice d'une autorisation pour la mise à l'eau du bateau.

Section 2 Constatation de l'ébriété

Art. 21 Prise de sang et autres constatations

¹ Pour établir l'ébriété, la prise de sang constitue l'examen approprié auquel les conducteurs de bateaux ou les personnes impliquées dans un accident sont soumis.

² Est réservée la constatation de l'ébriété d'après l'état et le comportement de l'intéressé ou les indications obtenues sur la quantité d'alcool consommée, notamment lorsque la prise de sang ne peut être effectuée.

³ La prise de sang et l'examen médical y relatif sont ordonnés par :

- a) le procureur général;
- b) le juge d'instruction;
- c) le conseiller d'Etat en charge de la police;
- d) le chef de la police et les officiers de police désignés.

⁴ En cas de flagrant délit, les autres officiers de police peuvent également ordonner la prise de sang et l'examen médical y relatif.

Art. 22 Dispositions applicables

Les articles 138 à 142c de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, du 27 octobre 1976, sont applicables par analogie.

Chapitre V Usages particuliers

Section 1 Manifestations nautiques

Art. 23 Autorisation

Aucune course de bateaux à moteur, régate, fête ou autre manifestation nautique ne peut avoir lieu sans avoir été autorisée préalablement.

Art. 24 Conditions de l'autorisation

L'autorisation peut être accordée si :

- a) des atteintes importantes au déroulement normal de la navigation, à la qualité de l'eau, à l'exercice de la pêche ou à l'environnement ne sont pas à craindre ou peuvent être écartées grâce à certaines obligations ou conditions;
- b) l'assurance responsabilité civile prescrite a été conclue.

Art. 25 Bateaux et conducteurs étrangers

¹ Pour les bateaux étrangers, des dérogations à l'obligation de porter des signes distinctifs et d'être au bénéfice d'une autorisation de mise en service peuvent être accordées.

² Les bateaux étrangers qui ne sont pas au bénéfice d'un permis de navigation conforme aux dispositions de l'ordonnance peuvent également être admis, sur dérogation, à prendre part à une manifestation.

³ Cette règle s'applique par analogie aux conducteurs étrangers en ce qui concerne le permis de conduire.

Art. 26 Dérogations

Dans le cadre d'une manifestation nautique autorisée, des dérogations à certaines dispositions relatives à la construction et à l'équipement de bateaux peuvent être accordées, si la sécurité de la navigation n'en est pas affectée.

Art. 27 Interdiction ou restriction de navigation et de stationnement

La navigation et le stationnement dans la zone où se déroule la manifestation peuvent être partiellement ou complètement interdits.

Art. 28 Surveillance

¹ L'autorité compétente veille à ce qu'un contrôle particulier de la navigation ait lieu aux abords de la zone occupée par la manifestation.

² Au besoin, elle y pourvoit elle-même. Dans ce cas, les frais sont mis à la charge des organisateurs.

Art. 29 Signalisation

¹ L'autorité compétente fixe le lieu et le genre de signaux à installer ou à enlever durant la manifestation.

² Les frais sont mis à la charge des organisateurs.

Section 2 Transports**Art. 30 Transports spéciaux soumis à autorisation**

Sont soumis à autorisation préalable :

- a) les transports au moyen de bateaux ou de convois qui ne peuvent satisfaire aux prescriptions concernant la circulation, ainsi que les transports d'établissements flottants et de bateaux ou corps flottants sans permis de navigation;

- b) le transport de personnes sur des bateaux à marchandises;
- c) les convois exceptionnels sur le Rhône.

Section 3 Louage de bateaux

Art. 31 Autorisation

¹ Le louage professionnel de bateaux est subordonné à l'octroi d'une autorisation personnelle et intransmissible, délivrée contre paiement d'un émolument administratif variant entre 20 F et 500 F en fonction de la complexité ou de la durée du dossier et des redevances annuelles suivantes :

- a) débarcadères :
 - par débarcadère de 100 à 200 F
- b) perrés et installations :
 - par installation de 175 à 350 F
 - plus le développement,
le m linéaire de 10 à 30 F
- c) pour la location :
 - par bateau de 10 à 30 F

² Ces redevances annuelles ne sont ni fractionnables, ni remboursables; elles sont dues pour l'année entière quelle que soit la durée de l'utilisation.

³ Les autorisations sont délivrées à titre précaire. Elles peuvent être suspendues, révoquées ou non renouvelées pour des raisons d'intérêt général, sans que le loueur de bateaux puisse prétendre à une indemnité quelconque.

Art. 32 Conditions

¹ L'autorisation est accordée si le requérant :

- a) a l'exercice de ses droits civils;
- b) a des antécédents et une moralité offrant des garanties suffisantes;
- c) est familiarisé avec les conditions de navigation dans la région où ses bateaux sont à la disposition du public;
- d) établit que sa responsabilité civile est couverte par une assurance conforme aux exigences posées.

² L'autorité peut fixer d'autres conditions justifiées par les circonstances.

Art. 33 Modalités

L'autorisation mentionne les conditions auxquelles elle est soumise, ainsi que le nombre, le type et le numéro de contrôle des bateaux que son titulaire loue.

Art. 34 Obligations

¹ Les loueurs de bateaux ont l'obligation d'indiquer à leurs clients, notamment les endroits où la navigation est interdite ou dangereuse, les limitations de vitesse et les particularités locales.

² L'autorité compétente peut exiger des loueurs de bateaux la tenue d'un registre sur lequel figurent le nom et le domicile des personnes auxquelles ils ont loué des embarcations sans batelier.

³ Les loueurs de bateaux ont l'obligation de coopérer, au moyen de tout leur matériel, avec les services officiels de sauvetage.

⁴ En cas de sinistre, ils sont tenus de porter immédiatement secours, même lorsqu'aucun de leurs bateaux ne navigue à ce moment-là.

Art. 35 Bateliers

Les bateliers doivent être âgés de 18 ans révolus, savoir nager et être titulaires d'un permis de conduire pour bateaux de la catégorie utilisée.

Art. 36 Retrait de l'autorisation

Les autorisations de louage de bateaux peuvent être retirées :

- a) en cas de défaut de paiement de l'émolument ou de la redevance annuelle;
- b) lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies;
- c) en cas de violation des prescriptions de police de la navigation.

Chapitre VI Mesures administratives

Art. 37 Remise en état

¹ L'autorité compétente peut ordonner la réparation ou la mise en conformité des amarres, amortisseurs ou pare-battages.

² Elle notifie à l'intéressé, par lettre recommandée, les mesures qu'elle ordonne et fixe un délai pour leur exécution, à moins qu'elle n'invoque l'urgence.

Art. 38 Travaux d'office

¹ En cas d'urgence, les mesures qui n'ont pas été exécutées dans les 24 heures qui suivent la notification, sont entreprises d'office.

² Dans les autres cas, si le délai d'exécution est expiré sans résultat, l'autorité impartit un nouveau délai de 5 jours minimum. A l'échéance, si l'intéressé ne s'est toujours pas exécuté, les mesures sont entreprises d'office.

³ Les travaux d'office sont exécutés aux frais, risques et périls du détenteur ou du propriétaire.

Art. 39 Entraves à la navigation

¹ L'autorité compétente peut faire enlever, aux frais du détenteur ou du propriétaire, lorsque ceux-ci ne le font pas dans le délai imparti, les bateaux échoués, coulés ou inaptes à la navigation, ainsi que les autres objets qui entravent ou mettent en danger la navigation.

² Sont réservées les dispositions de la législation sur la pêche.

Art. 40 Mise en fourrière des bateaux

¹ Est emmené à la fourrière, sur ordre de la police, aux frais, risques et périls de son détenteur ou de son propriétaire, tout bateau qui :

- a) est à l'eau ou entreposé sur le domaine public sans numéro de contrôle, ou sans être au bénéfice d'un permis de navigation;
- b) gêne la navigation;
- c) a coulé sur ses amarres ou se trouve en mauvais état d'entretien et constitue un danger de pollution;
- d) est entreposé sans droit sur le domaine public;
- e) occupe une place sans autorisation, au sens de l'article 10;
- f) occupe sans droit une place réservée aux visiteurs.

² Les mesures prévues à l'alinéa 1, lettres d à f peuvent également être prises par les gardes-ports.

³ Les bateaux enlevés, saisis ou mis en fourrière sont restitués à leur détenteur après paiement des émoluments et frais liés à la mise en fourrière.

⁴ Si, après sommation, le bateau n'est pas retiré, il peut être vendu aux enchères ou de gré à gré ou détruit selon son état.

Chapitre VII Dispositions pénales

Art. 41 Contraventions

¹ Les contrevenants à la présente loi ou à ses règlements d'application sont passibles des peines de police prévues à l'article 37, alinéa 1, de la loi pénale genevoise, du 20 septembre 1941.

² L'application d'autres dispositions pénales est réservée.

Chapitre VIII Dispositions finales

Art. 42 Règlements d'application et délégation de pouvoirs

Le Conseil d'Etat fixe, par règlements, les dispositions relatives à l'application de la présente loi et en particulier :

- a) à l'usage des ports, des quais et des installations portuaires;
- b) à la composition et à l'organisation de la commission des ports, à la durée du mandat de ses membres et à ses frais d'administration;
- c) au montant des frais, émoluments et redevances perçus par les services de l'Etat.

Art. 43 Clause abrogatoire

La loi sur la navigation dans les eaux genevoises (LNav), du 26 novembre 1987, est abrogée.

Art. 44 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 45 Modifications à d'autres lois

¹ La loi sur le domaine public, du 24 juin 1961 (L 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 26, al. 3 (nouvelle teneur)

³ Les redevances pour l'amarrage et le dépôt des bateaux sont fixées dans la loi sur la navigation dans les eaux genevoises.

* * *

² La loi sur les eaux, du 5 juillet 1961 (L 2 05), est modifiée comme suit :

Art. 155, lettre b (abrogée)

* * *

³ La loi sur la protection générale des rives du Rhône, du 27 janvier 1989 (L 4 13), est modifiée comme suit :

Art. 5 (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat peut prendre des mesures de restriction concernant la navigation à moteur sur le Rhône en complément à celles prévues par la loi sur la navigation dans les eaux genevoises, du ... (*à compléter*).