



*Date de dépôt : 17 juin 2026*

**Réponse du Conseil d'Etat**  
**à la question écrite urgente de Geoffroy Sirolli : Bornes de recharge électrique dans les ports genevois : quelle pesée des intérêts ?**

En date du 5 juin 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*La transition énergétique concerne également la navigation, qu'elle soit de plaisance ou professionnelle, notamment les clubs nautiques, les pêcheurs professionnels ou encore le transport de passagers. Or, le développement de bateaux électriques dépend directement de l'existence d'infrastructures de recharge accessibles dans les ports.*

*La presse locale s'est récemment fait l'écho de projets visant à installer des bornes de recharge rapide dans les ports genevois, notamment aux Pâquis et aux Eaux-Vives. Selon Léman Bleu, un projet de délibération a été déposé à la Ville de Genève pour l'installation de chargeurs dans ces deux ports, avec le soutien d'élus issus de tous les partis. La Tribune de Genève a également relaté, en août 2025, un conflit autour de bornes de recharge pour bateaux dans la rade.*

*Dans ce contexte, il m'a été rapporté qu'une autorisation de construire portant sur l'installation d'une borne de recharge électrique publique sur un ponton du port des Eaux-Vives aurait été refusée, sur la base du préavis de la commission de la pêche.*

*Cette situation interroge, dès lors que la pêche est interdite dans la rade de Genève.*

*Mes questions au Conseil d'Etat sont les suivantes :*

- 1. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer qu'une demande d'autorisation de construire portant sur l'installation d'une borne de recharge électrique publique sur un ponton du port des Eaux-Vives a été refusée ?**

*Dans l'affirmative, à quelle date, par quelle autorité et pour quels motifs principaux cette décision a-t-elle été rendue ?*

- 2. Le Conseil d'Etat confirme-t-il que cette décision repose principalement, voire exclusivement, sur le préavis de la commission de la pêche ?**

*Dans la négative, quels autres préavis, services ou éléments d'appréciation ont été pris en considération ?*

- 3. Une pesée complète des intérêts a-t-elle été effectuée avant la décision ?**

*Dans l'affirmative, quels intérêts ont été pris en compte, notamment la protection du patrimoine, les restrictions de pêche déjà applicables dans la rade, l'usage du domaine public portuaire, la transition énergétique et la réduction des émissions liées à la navigation ?*

- 4. Quels éléments concrets ressortant du préavis de la commission de la pêche ont justifié de faire primer le refus du projet ?**

*Pour quelles raisons ces éléments n'auraient-ils pas pu être traités par des conditions, des charges, des adaptations techniques ou des mesures d'accompagnement ?*

- 5. Le Conseil d'Etat entend-il proposer, en coordination avec les communes et les acteurs concernés, une solution permettant l'installation de bornes de recharge pour bateaux électriques dans les ports genevois, en particulier aux Eaux-Vives, et clarifier les critères applicables afin d'éviter de nouveaux blocages ?**

*Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En préambule, le Conseil d'Etat précise qu'il est favorable au développement des mobilités à faibles émissions, y compris dans le domaine de la navigation. Dans cette perspective, il a lancé une étude de planification des usages et des infrastructures sur le Rhône, l'Arve et le Léman, notamment afin d'identifier les besoins en infrastructures de recharge. Cette étude, menée en concertation avec les communes et les principaux acteurs concernés, va s'achever d'ici à la fin de l'année 2026.

Concernant le cas spécifique faisant l'objet de la présente question écrite urgente, le Conseil d'Etat confirme qu'une décision de refus a bien été rendue, par l'office des autorisations de construire (OAC), le 10 avril 2026. Celle-ci faisait suite à la procédure d'autorisation de construire DD 330 519, portant sur l'installation d'une infrastructure de recharge pour bateaux électriques dans le port des Eaux-Vives.

Cette décision résulte d'une appréciation globale des intérêts publics et privés concernés ainsi que des contraintes spécifiques liées au site considéré. Elle se base sur le préavis défavorable de l'office cantonal de l'eau (OCEau) du 9 juillet 2024 ainsi que sur la décision de l'inspecteur cantonal de la pêche (n° LRC 24-1329) faisant suite au préavis négatif de la commission de la pêche (ci-après : la commission).

Ce préavis relevait notamment que le déploiement d'infrastructures de recharge pour bateaux électriques sur le domaine public lacustre devait s'inscrire dans le cadre d'une planification cantonale globale, permettant de garantir une cohérence territoriale, une utilisation rationnelle du domaine public et une réponse à un besoin d'intérêt général.

Or, le projet concerné prévoyait l'installation d'une borne dite publique dont l'accès depuis le quai était restreint par un portail fermé à clé. Cette configuration soulevait des interrogations quant au caractère réellement public et accessible de l'installation. En outre, les utilisatrices et utilisateurs souhaitant recharger leur bateau ne disposaient pas d'un accès libre à la terre ferme durant la durée de la recharge.

Le projet comprenait également un agrandissement du ponton sur le domaine public lacustre. Dans ce contexte, la commission a estimé que l'aménagement projeté pouvait être perçu comme une forme de privatisation partielle du domaine public. Elle a également relevé que l'extension du ponton et l'augmentation des surfaces occupées par des bateaux amarrés étaient susceptibles de réduire certains espaces traditionnellement utilisés

pour la pêche depuis les quais, celle-ci étant interdite à proximité immédiate des embarcations stationnées.

Au vu de ces différents éléments, les adaptations envisageables dans le cadre du projet ne permettaient pas de répondre de manière satisfaisante aux questions de planification, d'accessibilité publique et d'utilisation du domaine public soulevées par le dossier.

Dans le cadre de l'étude de planification des usages et infrastructures en cours de réalisation et mentionnée en préambule, il convient de préciser ici que les analyses réalisées à ce jour permettent d'identifier les catégories d'usagers et d'usagers pour lesquelles l'électrification présente le plus grand potentiel de réduction des émissions. Il s'agit en particulier des professionnelles et professionnels de la location, ainsi que les activités liées aux sports nautiques motorisés. Ces usages concentrent une part importante de la consommation de carburant et constituent dès lors une priorité dans le déploiement des infrastructures.

Le Conseil d'Etat relève toutefois que le développement de la mobilité électrique ne se confond pas nécessairement avec l'électrification généralisée des places d'amarrage dans les ports. Une telle approche pourrait engendrer des consommations énergétiques supplémentaires sans lien direct avec la propulsion des bateaux, notamment pour des usages de confort ou d'équipement à bord.

Le déploiement futur des infrastructures de recharge devra ainsi s'inscrire dans une vision globale et cohérente du territoire et de ses usages, permettant le développement harmonieux de la mobilité à faible émission dans le domaine de la navigation.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Anne HILTPOLD