

*Date de dépôt : 5 mars 2019*

## **Rapport**

**de la commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Olivier Baud, Christian Zaugg, Jocelyne Haller, Claire Martenot pour réduire les inégalités d'accès à la pratique de la navigation en diminuant le nombre de bateaux « ventouses »**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Céline Zuber-Roy (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Jean Burgermeister (page 24)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Céline Zuber-Roy**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission de l'environnement et de l'agriculture a étudié la proposition de motion 2458 au cours des séances des 4 octobre et 6 décembre 2018.

Les travaux se sont déroulés sous la présidence de M<sup>me</sup> Delphine Bachmann et, pour la seconde séance, en présence de M<sup>me</sup> Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe (DT).

Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Maëlle Guitton, que l'auteur de ce rapport remercie vivement.

#### **I. Présentation de la proposition de motion par M. Olivier Baud, auteur**

M. Baud indique que cette motion vise à promouvoir une forme d'activité sportive et à démocratiser l'activité nautique. Il remarque qu'à Genève,

certaines sous-estiment la valeur de notre lac et le fait qu'on puisse l'utiliser. Il indique qu'actuellement la navigation est réservée aux personnes âgées ou aisées. Il explique que c'est une facilité, une fois qu'on a une place d'amarrage, de la garder. Il rappelle que pour avoir un bateau, il faut certains moyens.

L'idée de cette motion serait donc de permettre aux jeunes d'avoir des places d'amarrage et de ne pas attendre trop longtemps. En fait, il s'agit d'inciter les jeunes à s'intéresser à la navigation sur le lac et essentiellement à la navigation à voile.

Il précise qu'actuellement pour un voilier de 12 m, il faut payer 1500 F par année pour avoir une place d'amarrage, ce qui n'est pas grand-chose. A titre de comparaison, dans une école primaire de la ville de Genève, on paie 2500 F par an un macaron sans aucune garantie d'avoir une place.

Il explique ensuite qu'il existe une disposition qui dit que si on n'entretient pas son bateau, on devrait perdre sa place. Il précise que cela est objectivement difficile à contrôler, car les bateaux en plastique demandent très peu d'entretien par exemple. On peut par ailleurs discuter longtemps de savoir si la personne entretient son bateau ou pas. Au final, l'idée c'est que les bateaux soient utilisés, parce que le fait d'avoir des bateaux à quai qui bloquent les autres n'est pas très démocratique. Il faut savoir qu'actuellement, un bateau navigue en moyenne trois heures par année à Genève.

Il souligne le fait que cette motion vise surtout à faire redécouvrir le lac aux Genevois. Il remarque que les Genevois s'intéressent au lac puisque la nouvelle plage des Eaux-Vives va bientôt ouvrir. Avec cette nouvelle plage, c'est donc aussi l'occasion de repenser l'attribution des places d'amarrage.

Dans les faits, il explique qu'il y a environ 4500 places d'amarrage à Genève, mais qu'il y a 6500 bateaux immatriculés. Il y a donc de quoi faire pour essayer de renouveler tout cela afin de dynamiser la pratique de la navigation et d'encourager des pratiques sportives. Il précise qu'actuellement la liste d'attente comprend 470 noms et qu'elle est établie par ordre d'ancienneté. Celui qui peut espérer avoir une place attend par exemple depuis 2004, ce qui est assez long. Il n'y a donc pas de vraies règles si ce n'est l'ordre d'arrivée et d'attribution des places.

Il indique que la 4<sup>e</sup> invite de la motion parle de tarifs dégressifs. Il explique que l'idée serait d'encourager les propriétaires de bateau à utiliser leur bateau et à diminuer la taxe d'amarrage qu'ils paient par année.

Il précise que les motionnaires sont prêts à discuter des invites. Il termine en déclarant qu'il souhaite qu'il y ait des initiatives pour proposer aux

Genevois de s'évader, de bouger et d'occuper leur territoire qui est souvent sous-utilisé et méconnu.

***La présidente ouvre le tour des questions.***

Une députée socialiste demande à M. Baud s'il est opposé au principe de l'ancienneté des demandes ou pas. Elle demande si le principe d'avoir une liste chronologique est mauvais et s'il pourrait imaginer d'autres critères. Elle remarque ensuite que M. Baud a dit que la loi précisait déjà qu'on était supposé entretenir son bateau, mais qu'elle n'était manifestement pas appliquée. Elle demande comment il imagine pouvoir contrôler cela. Elle demande s'il s'agira de faire des engagements massifs de contrôleurs qui vont regarder l'état des différents bateaux.

M. Baud répond que l'idée serait de regarder si les bateaux sont utilisés ou pas. S'il s'agit seulement d'un bateau pour faire des apéros, ce n'est pas très démocratique. C'est l'utilisation des bateaux qui devrait primer. Il précise qu'il n'a pas dit que la loi n'était pas appliquée. Il a simplement dit qu'elle était difficilement applicable. Concernant la liste, il considère qu'il devrait y avoir plusieurs critères, mais que le critère de l'ancienneté paraît assez évident. En l'occurrence, il précise que la personne qui attend depuis 2004 est propriétaire d'un bateau de 15 m de long et de 5 m de large. C'est donc plus difficile de trouver une place pour ce type de bateau. Il termine en déclarant qu'on pourrait par exemple favoriser les embarcations à voile qui ne dépassent pas 8 m, afin de favoriser les jeunes qui ont les moyens de s'acheter ce genre de bateau.

La députée socialiste demande s'il est vraiment facile de contrôler l'utilisation des bateaux, puisque parfois on ne peut même pas entrer sur les ports.

M. Baud répond qu'il existe une capitainerie. On pourrait imaginer que les bateaux doivent déclarer quand ils sortent, ce qui ne serait pas très compliqué administrativement. Il pourrait y avoir une espèce de registre, qui enregistrerait les entrées et les sorties des bateaux.

Une députée MCG demande si les motionnaires ont tenu compte de l'agrandissement des places d'amarrage qui vont arriver simultanément à la nouvelle plage des Eaux-Vives. De plus, elle souhaite savoir d'où vient le chiffre de 3 heures par année de navigation par bateau à Genève.

M. Baud répond que le nombre n'est pas phénoménal. Il précise néanmoins qu'ils ont tenu compte de cela dans la 5<sup>e</sup> invite qui prévoit qu'il s'agit d'« attribuer les places d'amarrage, notamment celles de la nouvelle plage des Eaux-Vives, en prenant en compte les préoccupations détaillées

dans les invites précédentes ». Concernant la statistique de 3 heures de navigation par année, elle vient de l'Association pour la sauvegarde du Léman. Il ne sait pas comment elle l'a obtenue, il précise qu'il y a quand même une police du lac, une capitainerie et des statistiques qui sont faites.

Une députée PLR remarque que la dernière invite propose d'« allouer au minimum 80% des recettes liées à la location des places d'amarrage à l'entretien des ports, à l'encouragement des initiatives visant le partage de bateaux et à l'encouragement de la pratique de la navigation auprès des jeunes ». Elle demande à quoi les recettes sont attribuées aujourd'hui. De plus, elle remarque qu'il y a une problématique de revente des places. Elle demande si une solution pourrait consister à dire que si le bateau est revendu, la place ne vient pas avec. La personne qui rachèterait un bateau se retrouverait de nouveau en bas de la liste.

M. Baud répond qu'il ne connaît pas l'affectation actuelle des recettes. Pour la question de la revente, il y a un renouvellement qui est souhaitable. Si un bateau est en mauvais état et que le propriétaire a les moyens de s'en racheter un, il serait difficile d'exiger une règle qui le fasse retomber en bas de la liste.

La députée PLR remarque que la proposition des motionnaires viserait à ce que les personnes s'annoncent à chaque fois qu'elles utilisent leur bateau et qu'il s'agirait donc d'engager du personnel pour traiter ces annonces au fur et à mesure afin de tenir compte ensuite de la taxe dégressive.

M. Baud répond qu'il y a quelque chose à faire en matière d'encouragement d'utilisation du bateau. Il rappelle par ailleurs que les ports ne sont pas laissés vides ou à l'abandon et qu'il y a de toute façon du personnel qui pourrait procéder aux contrôles. On pourrait aussi imaginer que les personnes s'annoncent spontanément.

Une députée Verte remarque que la 1<sup>re</sup> invite vise « à encourager les initiatives visant le partage de bateaux ». Elle demande ce qui existe concrètement à l'heure actuelle. De plus, elle remarque qu'avec les recettes qui seraient générées par les places, il s'agirait de financer un système de traçabilité des bateaux. Elle demande si c'est bien cela le but ambitieux de la motion.

M. Baud répond qu'il n'y a pas grand-chose qui existe concrètement en matière de « cobaturation » et qu'il y aurait peut-être des initiatives à prendre en la matière. La taxe pourrait par exemple être moins chère si le bateau est partagé. Les formes d'encouragement sont multiples, mais pour l'instant tout cela n'existe pas. Il faut donc initier quelque chose.

Un député MCG remarque que la 2<sup>e</sup> invite prévoit de « ne pas renouveler les autorisations de places aux bateaux qui ne sont plus en état de naviguer ou qui ne sont pas entretenus convenablement ». Il précise que l'article 22 alinéa 1 du règlement d'application de la loi sur la navigation dans les eaux genevoises prévoit déjà que « les bateaux dont le détenteur est au bénéfice d'une autorisation d'amarrage ou de dépôt sur le domaine public doivent être maintenus en permanence en parfait état d'entretien et de propreté ». Donc cela signifie que, si le bateau n'est pas maintenu en parfait état, l'autorisation d'amarrage peut être retirée. Il considère qu'il y a plusieurs invites qui sont déjà en vigueur. Il propose d'entendre la capitainerie pour avoir une idée sur ce qui se fait déjà.

M. Baud répond que l'idée était de dire qu'il faudrait que ce soit appliqué plus fermement.

Une députée MCG remarque qu'il y a 4300 places d'amarrage à Genève et une liste d'attente de 473 personnes. Elle demande quel est le nombre de places d'amarrage nouvelles qui vont être offertes à la population grâce aux nouveaux projets comme la plage des Eaux-Vives. De plus, elle demande comment ils vont faire pour fliquer les gens pour savoir qui sort et combien de temps. Elle considère qu'il serait déraisonnable de mettre des comptages sur tous les petits ports.

M. Baud répond qu'il va y avoir la nouvelle plage des Eaux-Vives mais aussi l'agrandissement de la nautique. Il précise que tout n'est pas encore totalement défini. Dans les modalités de distribution, il y a néanmoins matière à encourager d'en faire plus. L'idée de la motion est de profiter des aménagements qui vont se faire autour de la rade et il n'est pas question de flicage.

La députée MCG remarque que dans le règlement d'application de la loi sur la navigation dans les eaux genevoises, on donne des tarifs qui se comptent au m<sup>2</sup> et qu'il y a plusieurs tarifs différents à l'article 19. Elle signale ensuite que pour pouvoir vendre un bateau, il faut en général le vendre avec la place d'amarrage, sinon cela devient trop compliqué de trouver un acheteur.

M. Baud répond que le tarif est de 43 F le m<sup>2</sup>.

Un député PLR remarque que dans l'exposé des motifs, il est indiqué qu'il y a 4300 places pour 6500 bateaux immatriculés dans le canton. Il demande où se trouvent les 2200 autres bateaux.

M. Baud répond qu'ils peuvent se trouver dans des hangars ou sur des remorques.

Le député PLR remarque ensuite que sur ces 2200 qui ne sont pas dans le lac il y en a seulement 473 qui sont sur la liste d'attente. Il demande si M. Baud a une idée du montant des recettes liées à la location des places.

M. Baud répond par la négative. Il propose d'auditionner la capitainerie pour lui poser la question.

Un député PDC remarque que cette motion s'attaque aux bateaux qui ne sortent pas du port. Il demande si la 4<sup>e</sup> invite signifie que pour un utilisateur qui sort souvent c'est gratuit, qu'il ne paie rien.

M. Baud répond que c'est effectivement l'exemple qu'ils ont donné dans l'exposé des motifs, mais que dans les faits personne ne navigue 365 jours par an.

Une députée PDC indique qu'elle est sensible au fait qu'il y ait des bateaux inutilisés. Elle demande si dans cette motion, il n'y a pas trop de choses à mettre en place en une seule fois. Elle pensait que l'idée de base était de libérer des places en enlevant les bateaux qui sont inutilisés.

M. Baud répond que s'ils avaient mis seulement cela dans leur motion, on leur aurait répondu que la loi et le règlement le prévoyaient déjà. L'idée était d'encourager et de démocratiser la navigation.

Un député UDC commence par indiquer qu'il n'est pas favorable à la motion. Il considère que le bateau est un loisir avant tout. Il explique que le fait de réglementer un loisir de manière trop directive est un peu dérangeant.

Il lit l'exposé des motifs qui indique que « la pratique de la navigation à la voile ou au moteur est réservée à Genève à une partie âgée ou aisée de la population ». Il répond que c'est un fait mais que ce sont peut-être des gens qui, par leur travail, ont réussi à acquérir un beau bateau. Il ne voit donc pas pourquoi ils devraient le partager. C'est comme si quelqu'un devait partager sa belle villa. Concernant la 3<sup>e</sup> invite, il considère qu'on ne devrait pas être obligé de faire sortir son bateau tout le temps, on devrait pouvoir l'utiliser pour autre chose que la navigation. Finalement, pour la dernière invite, il remarque que M. Baud a répondu qu'il ne savait pas à quoi les recettes étaient allouées pour le moment. Cela signifie qu'on va enlever une partie des recettes de « on ne sait pas quoi ». Il termine en déclarant qu'il préfère tout de suite dire qu'il est contre cette motion plutôt que de proposer des auditions.

M. Baud répond que le bateau est un loisir, mais qu'une partie de la population est empêchée d'y accéder. La motion vise donc à permettre au plus grand nombre d'accéder à ce loisir. Il précise par ailleurs que les 80% des recettes vont aussi servir à l'entretien des ports, ce serait donc bénéfique pour tout le monde.

Le député UDC remarque que le fait d'obliger les propriétaires à prendre des gens et faire du « cobaturage » est une autre démarche que de le faire volontairement. De plus, le lac appartient à tout le monde, mais tout le monde ne peut pas avoir un bateau bien placé. C'est un phénomène sociétal qui est tel quel.

M. Baud répond que l'idée n'est pas d'obliger les gens à partager leur bateau.

## **II. Audition de MM. Gilles Mulhauser, directeur général de l'office cantonal de l'eau, Alexandre Wisard, directeur du service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche, et Donald Buchet, chef de la capitainerie cantonale**

M. Mulhauser explique qu'il n'a pas été invité officiellement, mais que le département a jugé utile qu'il soit présent en tant que directeur général, puisqu'il a la chance de s'occuper de la capitainerie cantonale depuis une bonne douzaine d'années. Il explique que lorsqu'ils ont créé les gardes-port, c'est-à-dire les personnes qui s'occupent de surveiller l'exploitation des ports, ils ont été rattachés aux gardes de l'environnement, car cela permettait de les rattacher à des entités qui savaient gérer un certain nombre d'amendes d'ordre.

Il remarque que ces trois dernières années un certain nombre de pratiques ont été mises en place pour lutter contre le problème des « bateaux ventouses ». Il explique que s'ils arrivaient à en enlever un maximum, cela leur permettrait de donner des places à d'autres personnes qui attendent depuis un certain temps.

M. Wisard déclare que la question de savoir quelle est la position de l'administration par rapport à la motion est un peu embarrassante, parce qu'il s'agit de faire de la politique. Il explique qu'ils ne vont donc pas donner leur position. Par contre, c'est l'occasion de faire connaissance avec la capitainerie. Il explique qu'ils vont essayer de donner une large entrevue sur ce que fait la capitainerie et sur la manière de gérer les places.

La présidente explique que l'idée était d'avoir un point de vue général de la question, parce que les commissaires ne maîtrisent pas forcément ce sujet. Elle indique en effet que tout le monde est assez novice dans l'approche de cette motion.

M. Wisard répond que cette motion consiste à dire qu'il y a un certain nombre de ports qui sont gérés, sur le périmètre cantonal, par l'Etat de Genève, et qu'il y a de fortes demandes. Il remarque que c'est difficile d'obtenir des places et qu'en général, il faut attendre assez longtemps. Il

explique que le problème pourrait être résolu de manière assez simple ; il faudrait construire un nouveau port à Genève. Il précise que c'est assez simple en théorie, que c'est techniquement faisable, mais que cela coûterait un peu d'argent. Il remarque par ailleurs que le cadre législatif est assez complexe. Il rappelle que le dernier port qui a été construit à Genève, c'est celui de Port-Choiseul. Il explique que depuis il n'y a eu que du bricolage, c'est-à-dire des adaptations, des transformations et des extensions de ports existants. Il indique que Port-Choiseul contient 700 places et qu'il a amené un bol d'air frais pour répondre à la demande de la population. Il termine en déclarant que, même si on créait un nouveau port aujourd'hui, on aurait un appel d'air et on pourrait attribuer de nouvelles places, mais que dans deux ou trois ans, il y aurait à nouveau plusieurs centaines de demandes. Les choses ne sont donc pas aussi simples que cela.

M. Buchet explique qu'aujourd'hui, la capitainerie cantonale gère 22 ports, 5500 places, qu'elles soient à l'eau ou à terre, et qu'il y a 620 personnes qui sont sur une liste d'attente pour obtenir une place. Il précise que l'usager qui est en tête de liste a 13 ans d'attente. Il rappelle que le lac est un environnement fini et qu'il faut donc définir des règles d'utilisation dans une notion d'égalité de traitement. Il souligne le fait que les gens sont sur des listes contrôlées. Cela signifie que pour une personne qui détient un grand bateau, c'est plus difficile de trouver une place que pour quelqu'un qui a un petit bateau.

Il explique par ailleurs qu'il y a, depuis un an et demi, une véritable volonté de résoudre des problèmes d'infrastructure. Il faut savoir que c'est plus facile de dire oui à des usagers et de leur offrir des places que de devoir leur dire non. Quand il y a 500 personnes qui viennent et qui veulent une petite place, leur dire non ça prend 3 semaines alors que de dire oui, ça prend 30 secondes.

Il indique ensuite que, si on fait la somme des longueurs et des largeurs des bateaux, il manque pour la plupart 2 à 3 mètres d'estacade. Il explique que pour que les places des bateaux soient correctes, il faudrait en enlever. Il explique qu'on a tellement bourré les ports que même la capitainerie, quand elle doit travailler, déplacer des bateaux pour réorganiser les choses et essayer d'optimiser la place, n'a pas les moyens de le faire. Il déclare que cela fait une année qu'ils se battent pour essayer d'avoir une place temporaire pour la capitainerie. Donc, la situation est réellement très compliquée à vivre au quotidien.

Il remarque qu'on entend régulièrement dire qu'il y a des bateaux qui ne bougent pas. Il explique qu'en 2014, une étude a été faite et qu'elle a montré qu'il y avait 500 bateaux qui étaient vendus par année. Il précise cependant

que, l'année passée, la vente et le tournus des bateaux étaient de 520 bateaux. Donc il y a des « bateaux ventouses », mais il y en a aussi beaucoup qui changent de propriétaire, qui ont une vie, qui sont achetés et revendus et qui naviguent.

Il remarque ensuite qu'il y a des statistiques qui disent qu'un bateau navigue 3 heures par année en moyenne, alors que d'autres indiquent 3 jours par bateau. A titre d'indication, il précise qu'en France, avec toutes les écoles de voile qu'il y a, les bateaux sortent 2 jours par année. Aux Etats-Unis, on est à 1,25 jour par année. Donc, nous sommes dans une situation tout à fait normale au niveau des pays industrialisés.

Il considère que le terme de « bateaux ventouses » est un peu dangereux, parce que cela sous-entend que ce sont des bateaux qui ne servent pas. Il explique qu'il y a des tas de bateaux qui ne bougent pas, mais qui ont quand même une activité. Il y a par exemple des gens qui vont sur leur bateau, mais qui ne naviguent pas.

M. Wisard indique en effet qu'il y a beaucoup de personnes âgées qui vont sur leur bateau le week-end pour prendre l'apéro et pour être au calme. Leur bateau, c'est un peu la pièce qu'ils n'ont pas à la maison. Donc les bateaux jouent un rôle social « d'aération d'esprit ».

M. Buchet continue sa présentation en indiquant qu'on pourrait dire que la capitainerie a failli ou qu'elle n'a pas été assez compétente par rapport à la pression qu'elle aurait pu mettre sur les bateaux en mauvais état. Il faut cependant savoir que la capitainerie a quand même délivré 300 mises en demeure l'année passée. Cela signifie qu'il y a 300 personnes qui ont reçu une mise en demeure leur indiquant que leur bateau n'était pas conforme. Il indique également que 40 bateaux ont été mis en fourrière cette année.

Il rappelle ensuite que la capitainerie est une équipe composée de 8 personnes pour 5500 bateaux et que, sur place, il s'agit de trois gardes-port et de deux secrétaires. Il précise que si on avait plus de gardes-port pour faire plus de répression, il faudrait aussi avoir plus de secrétariat derrière avec un peu plus de ressources. Il indique en effet que lorsqu'une personne est mise en demeure, il s'agit quand même de 6 documents qui sont envoyés.

M. Wisard précise, par rapport à ces mises en demeure, que ce sont les trois gardes-port qui vont dans les 22 ports gérés par l'Etat de Genève et qui regardent s'il y a des bateaux qui sont en mauvais état. Il explique qu'ensuite un courrier recommandé est envoyé et que la personne concernée a un mois pour remettre son bateau en état. Si un mois après, les gardes-port se rendent compte que le bateau n'est toujours pas entretenu, une deuxième mise en demeure est envoyée avec un délai de 15 jours pour remettre le bateau en

état. Après ces 15 jours, le bateau est mis en fourrière. Donc la procédure est longue et nécessite pas mal de paperasse.

Il précise que depuis quelques années, les gens jouent le jeu et qu'ils remettent leur bateau en état. Par contre, pour la minorité de personnes qui ne jouent pas le jeu, les bateaux sont évacués et on tombe dans des histoires juridiques, l'affaire se finit au tribunal. Il explique que souvent les juges trouvent que la capitainerie est méchante et demandent de rendre la place au propriétaire. Il précise que les choses vont un peu mieux depuis quelque temps et les juges ont compris que pour pouvoir répondre à la demande de nouvelles places, il faut que les gens qui n'entretiennent pas leur bateau soient remplacés par des personnes qui ont envie d'avoir une place et un bateau en bon état.

Il rappelle par ailleurs que c'est la même chose pour les voitures. Lorsque des véhicules ne sont pas entretenus et qu'ils sont sur la chaussée, la police met en demeure la personne concernée d'entretenir son véhicule. Pour les bateaux c'est pareil, à la différence près que lorsqu'on va devant un tribunal, les juges sont plus gentils avec les navigateurs qu'avec les automobilistes, parce que les bateaux ce sont des loisirs.

Il indique ensuite qu'il y a quelques années, ils ont eu des petits soucis à la capitainerie, parce qu'il y avait un manque de personnel. Il précise qu'aujourd'hui, ils sont revenus au niveau antérieur de 3 gardes-port. Il souligne le fait qu'il y a 3 gardes-port pour 5500 places alors qu'à la Nautique, il y a 4,5 gardes-port pour 650 places.

M. Buchet explique que lorsque les choses sont factuelles, lorsqu'un bateau n'est pas immatriculé par exemple, il est facile de faire des mises en demeure. Par contre, quand dans la loi on a des dispositions qui disent que le bateau doit être en état, c'est plus compliqué.

M. Wisard explique que si un troupeau de mouettes vient sur le bateau deux jours avant par exemple, ça peut donner une mauvaise allure alors que le bateau peut très bien fonctionner et être en bon état.

M. Buchet précise ensuite que les liens avec le bureau des automobiles se sont resserrés. Il explique que dès qu'un garde-port perçoit un bateau qui est non navigable et qui ne passerait pas une expertise, le bureau des autos intervient directement pour mettre ce bateau hors service. Donc on ne laisse pas des bateaux hors service et qui sont non navigables sur la voie publique, que ce soit sur le lac ou à terre.

M. Mulhauser remarque qu'il y existe la volonté de garantir la pratique égalitaire et sociale du nautisme à Genève. Il précise qu'à Genève, contrairement aux autres territoires qui entourent le lac Léman, la gestion des

ports est cantonale. Cela signifie a priori que tous les Genevois ont accès au lac. Il explique que dans certaines communes, ce sont d'abord les communiens qui ont une place, alors que dans les ports genevois, il y a parfois 70% des gens qui ne viennent pas de la commune.

Il remarque également que les ports ont tendance à s'envaser et à s'ensabler avec les courants lacustres. Il explique que parfois ils ont été amenés à perdre des places le long de certaines estacades, parce qu'ils n'ont pas fait le dragage nécessaire qui permettait d'avoir des tirants d'eau suffisamment importants. Il rappelle qu'ils sont aussi liés à des crédits d'investissement et à des crédits de renouvellement des actifs qui permettent d'approfondir de manière utile les tirants d'eau pour ne pas perdre des places d'amarrage. Il explique que pour les estacades pour lesquelles ils ont de la peine à faire du dragage et où le sable revient très facilement, ils essaient de mettre des bateaux qui ont un faible tirant d'eau.

Il remarque par ailleurs qu'une des invites propose d'allouer 80% des recettes à l'entretien des amarrages et des estacades. Il explique qu'en 2012, le service d'audit interne a fait l'analyse de ce que coûtait la capitainerie en matière d'exploitation par rapport aux recettes et qu'il est arrivé à la conclusion qu'il y avait un autofinancement approchant les 90%. Cela signifie que l'argent payé par les gens du nautisme sert d'abord à entretenir les infrastructures portuaires. De ce point de vue, il n'y a pas de défaut de réaffectation des éléments mis à disposition par les gens qui pratiquent cette activité. Il précise que ceci pourrait être amené à changer.

Il indique ensuite qu'une taxe dégressive serait assez compliquée à mettre en place. Il explique que chaque fois qu'ils ont discuté de cette taxe, la discussion a porté sur les prestations délivrées. Il remarque que la Nautique délivre des prestations qui ne sont pas délivrées dans les ports publics. Peut-être que les gardes-port de la Nautique passent leur temps à contrôler l'électricité, les aménagements d'eau et toute la technique qui va avec, il n'en sait rien. En tout cas, les gardes-port publics eux n'ont pas ce problème-là. Ils ont déjà assez à faire avec les problèmes des rocares. En termes de prestations, il précise qu'ils ont les taxes les plus faibles de tout le lac. Si on voulait les augmenter, en mettant une taxe maximale à un bateau qui bouge peu pour l'inciter à bouger par exemple, cela poserait une question assez délicate sur le prix juste et proportionné étant donné que les prestations ne seraient pas augmentées. En résumé, la taxe actuelle délivre un niveau de prestations faible ; donc, si on voulait l'augmenter pour débusquer les « bateaux ventouses », il faudrait avoir des instruments de contrôle très clairs derrière. Il explique par ailleurs que, comme ils ne disposent pas des chiffres sur les sorties des bateaux, il faudrait compter sur une autodéclaration des usagers.

Une autodéclaration pour ensuite encaisser une taxe, ce serait politiquement délicat.

M. Wisard explique qu'aujourd'hui, ils ne peuvent pas savoir si un bateau est sorti ou pas. Ils peuvent savoir si le propriétaire du bateau est passé voir son bateau grâce à la puce qui permet d'ouvrir le portail, mais ils ne peuvent pas savoir s'il est allé prendre l'apéro sur son bateau ou s'il l'a sorti. Il considère en outre que l'idée consistant à pucer les bateaux poserait un problème sur le plan de la liberté privée. Il faudrait une base légale, donc c'est loin d'être évident. Il rappelle par ailleurs qu'on parle d'une navigation de loisir et pas d'une activité professionnelle.

M. Buchet précise que, sur Paris, il a été mis en place quelque chose de similaire, mais finalement des gens sont payés pour sortir les bateaux. Il indique par ailleurs qu'il y avait une autre solution qui consistait à dire que lorsqu'on vend le bateau, on ne le vend pas avec sa place. Il explique que le canton de Vaud a mis en place cette solution, mais que les bateaux se transmettent dorénavant en sous-location. Il termine en déclarant que si la solution miracle existait elle serait déjà apparue.

### *La présidente ouvre le tour des questions.*

Un député UDC indique qu'il a été un peu choqué par cette motion, ses invites et ses considérants. Il lit par exemple le premier considérant qui prévoit que « la pratique de la navigation est réservée à des personnes âgées ou aisées ». Il demande si cela signifie qu'il faudrait interdire les bateaux à partir de 65 ans. Il remarque ensuite qu'une taxe dégressive pour voir si les gens sortent ou pas serait trop compliquée à mettre en place. Il demande si cela signifie que les gardes-port vont devoir se mettre au garde-à-vous tous les 15 jours pour savoir qui est sorti et qui ne l'est pas. Il demande ce qu'on pourrait faire de plus à part construire un nouveau port.

M. Wisard répond que la question n'est pas celle de savoir ce qu'on pourrait faire mais plutôt celle de savoir ce qui est fait concrètement. Si on voulait résoudre le problème des années d'attente pour avoir une place de bateau, il faudrait construire un nouveau port, ce qui est illusoire.

Il explique qu'actuellement, ils ont une capitainerie avec des effectifs qui sont de nouveau ceux d'il y a une dizaine d'années. Il y a 3 gardes-port et une mission très claire de contrôle des bateaux à terre et des bateaux à l'eau pour que les gens remettent en bon état les bateaux qui ne le sont pas. Il explique qu'il y a beaucoup de gens qui ont oublié qu'ils avaient un bateau. Il indique qu'ils se sont rendu compte qu'il y avait des bateaux qui n'étaient pas bougés

depuis 6 ans. Ces bateaux, il faut les enlever, à moins que les gens prennent les devants et les vendent.

Il indique ensuite qu'il y a une 2<sup>e</sup> opportunité qui est importante, à savoir le nouveau port qui est en train d'être construit dans le cadre du projet de la page des Eaux-Vives. Il explique que ce projet prévoit de créer une plage pour la population mais aussi un nouveau port avec 220 places à l'eau. Il explique que les places qui sont à l'aval du jet d'eau vont être déplacées dans le nouveau port des Eaux-Vives. Il précise que ce seront des gros bateaux à voiles qui vont être mis sur ces places. Il explique qu'ils sont actuellement en train de regarder dans tous les ports de l'Etat quels sont ces gros bateaux qui prennent beaucoup de place et qui pourraient être déplacés. Ce sont très souvent des bateaux qui prennent deux places, donc par le jeu des rocade, ils vont pouvoir concentrer ces gros bateaux dans le futur port des Eaux-Vives et libérer une place de plus. Il explique qu'il y a une logique de gérer les ports en fonction de leurs caractéristiques.

Il précise qu'ils vont libérer des places mais qu'en même temps, ils vont pouvoir économiser des frais d'entretien et des frais de dragage. Il explique en effet que pour un bateau qui a une quille de 4 mètres de profondeur, il faut draguer et que cela coûte 400 000 F. Par contre, si on ne met que des bateaux de pêche à fond plat, il sera possible de draguer tous les 20 ans au lieu de tous les 4 ans. Donc il y a à la fois une logique économique et une logique d'optimisation de la gestion des places.

Il termine en déclarant que ce port des Eaux-Vives est une opportunité unique de procéder à ces rocade. Il précise cependant que le travail pour la capitainerie va être conséquent, puisqu'il va falloir contacter les propriétaires.

Le député UDC demande s'il est possible de les obliger à se déplacer.

M. Wisard acquiesce. Il explique que l'Etat a seulement l'obligation de fournir une place, quelle qu'elle soit. Il précise cependant que pour une personne qui habite Meyrin par exemple, ils évitent de lui donner une place à Hermance.

Il indique par ailleurs qu'ils se sont rendu compte qu'à Céligny, il y avait beaucoup de pêcheurs amateurs qui étaient intéressés à avoir des places pour deux raisons. Tout d'abord parce que le parking n'est pas en zone bleue, cela leur évite donc de devoir arrêter leur partie de pêche pour aller tourner le disque. Ensuite, parce que cela leur permet d'aller rapidement sur Nyon pour pêcher des ombles-chevaliers et des truites. Il explique qu'ils essaient d'optimiser et de répondre à la demande des navigateurs.

Une députée PLR demande s'ils arriveraient à estimer le nombre de « bateaux ventouses ».

M. Buchet répond que, pour 5500 bateaux, s'il y a 40 vrais « bateaux ventouses », c'est déjà beaucoup. Pour toute la rive gauche, on parle d'une dizaine de « bateaux ventouses » et, pour la rive droite, de 5 « bateaux ventouses ».

La députée PLR remarque que, pour certains bateaux, leur vraie valeur c'est leur place. Donc, le fait de racheter un bateau, c'est parfois une manière de court-circuiter la liste afin de ne pas avoir à attendre pour obtenir une place. Elle comprend bien qu'il pourrait y avoir de la sous-location en interdisant de vendre le bateau avec la place, elle demande cependant si ce ne serait pas une idée à creuser.

M. Buchet répond qu'ils ont réfléchi à cela dans tous les sens. Il explique que dans le canton de Vaud, et même à d'autres endroits, tout le monde est confronté à la même problématique, car on est dans un environnement fini. On ne peut pas agrandir le lac, alors que le nombre d'humains augmente de jour en jour et que la présence de gens autour de ce lac ne fait qu'augmenter. Il remarque par exemple qu'il y a encore 2-3 ans, il n'y avait personne sur le quai de Coligny, alors que maintenant en été il y a des barbecues et des gens tout le long. Il insiste sur le fait qu'il y a une très forte pression pour l'accès au lac.

Il indique ensuite, par rapport à ces histoires de vente, qu'il n'y a pas de solution miracle. Il précise qu'ils ont quand même mis en place des garde-fous. Par exemple, quand quelqu'un achète un bateau et donc une place, il ne peut pas changer de bateau avant 2 ans. Il déclare par ailleurs que les Vaudois ne sont pas satisfaits de la situation, parce qu'il n'y a que des sous-locations. Il explique qu'ils ont dû mettre en place des cartes de propriétaire de bateau et une technologie très importante pour éviter que le système soit corrompu.

Il indique ensuite que, pour les ports d'Evian et de Thonon qui font environ 300 à 400 places, il y a une capitainerie de 12 personnes. Il explique qu'avec une force de présence plus importante, les « bateaux ventouses » apparaissent tout de suite, ils ne peuvent pas se cacher comme c'est le cas à Genève. Il termine en déclarant qu'il y a beaucoup de bateaux qui se vendent et se rachètent et que c'est comme s'il y avait une sorte de prime à la place. Celui qui achète le bateau, l'achète avec une prime à la place, il navigue ensuite 2-3 ans avec et le revend avec la prime à la place.

M. Wisard précise qu'il n'y a pas de spéculation à la revente. Il indique par ailleurs qu'il est assez logique qu'une personne qui achète un bateau à moteur aimerait qu'il soit sur le lac et pas en bout de piste de l'aéroport. Il explique que ce qu'ils doivent éviter, c'est la spéculation. Cet aspect est

vérifié depuis qu'ils sont de nouveau au complet. Quand il y avait seulement 1,5 garde-port pour 5500 places, ils ne le faisaient pas.

M. Mulhauser précise qu'il y a des systèmes qui ne contournent pas forcément les choses. Il y a par exemple des systèmes au sein des familles qui fonctionnent bien. Parfois ce sont les grands-parents qui ont acquis le bateau et c'est un des petits-enfants qui le reprend. Il remarque que ce n'est donc pas forcément une rente aux plus riches ou aux plus âgés. Il indique par ailleurs qu'il y a aussi des formes de partage de bateau, c'est-à-dire qu'il y a plusieurs personnes qui se partagent la propriété du bateau.

M. Wisard précise qu'il ne faut pas penser que « bateaux = riches ».

La députée PLR précise que ce n'est pas ce qu'elle a dit. Elle remarque simplement qu'il y a une différence entre ceux qui sont sur la liste d'attente et ceux qui rachètent des bateaux pour pouvoir bénéficier d'une place.

M. Wisard indique qu'actuellement il y a des bateaux qui font 24 mètres de long qui arrivent sur le lac. Il explique que ces bateaux ne peuvent pas être logés. Ils trouvent des places dans les ports privés, mais ils ne peuvent pas se balader sur le Léman parce qu'il n'y a aucun port qui peut les accueillir.

M. Buchet explique qu'ils encouragent le partage des bateaux à travers les écoles de voile par exemple. Quand les écoles forment des nouveaux usagers, elles les mettent au courant que c'est compliqué d'avoir un bateau quand on en est le seul propriétaire. Le partage est par ailleurs une solution qu'ils encouragent vivement au sein de la capitainerie. Ils proposent souvent aux gens de se regrouper à 3 ou 4 sur un bateau. Il explique qu'ils aident ces personnes et qu'ils leur donnent des badges assez nombreux pour qu'ils puissent accéder à leur bateau.

M. Wisard indique qu'ils encouragent aussi le partage des bateaux chez les professionnels. Ce qui est intelligent c'est qu'un bateau soit utilisé par 20-30 personnes sur toute l'année. Il explique qu'ils encouragent cela tout en mettant des limites, car ils accordent maximum 10 places par professionnel. Il y a donc un subtil équilibre à trouver entre les particuliers et ceux qui vivent du nautisme, notamment ceux qui font de la location de bateaux.

M. Buchet souligne le fait qu'il ne faut pas prendre les chiffres de la liste d'attente comme un fil conducteur. Il précise que cette liste donne seulement une indication. Il explique en effet que n'importe qui peut s'inscrire sur la liste d'attente. Donc, il y a des tas de gens qui sont sur la liste d'attente mais qui font du partage de bateau et qui naviguent tous les jours. Il insiste sur le fait que la liste d'attente est seulement indicative. La plupart des usagers qui sont sur la liste naviguent.

Une députée socialiste remarque que c'est une problématique pour laquelle il n'y a pas de solution. La denrée est rare, donc obligatoirement les choses se passent parfois difficilement. Elle demande quelle est la durée des locations. Elle demande ensuite par quel moyen on pourrait encourager davantage le partage de bateau.

Elle remarque, par rapport aux 2<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> invites, que le travail est déjà fait et, pour les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> invites, que les choses ne sont pas contrôlables. Elle explique qu'elle a retenu de ce qu'ils ont dit qu'il ne fallait pas accepter cette motion. Elle remarque que lorsqu'on veut naviguer, on trouve toujours des moyens de le faire. Par ailleurs, avoir un bateau, c'est très fatigant parce qu'il faut l'entretenir.

M. Wisard répond à propos de la durée des locations que ce sont des permissions annuelles renouvelables. Ils n'ont pas fait de statistiques sur l'ancienneté de ces locations.

M. Mulhauser précise, par rapport à la personne qui est sur la liste depuis 13 ans, que c'est une personne qui a un gros bateau et qu'ils ont de la peine à lui trouver une place. Il explique qu'il y a des catégories dans la liste d'attente qui sont très différentes. On peut avoir quelqu'un qui est en 60<sup>e</sup> position, qui a un gabarit de bateau beaucoup plus fréquent et qui va attendre seulement 5 ans. Il remarque que les gens ne comprennent parfois pas pourquoi il y a une forme d'inégalité de traitement dans cette liste. Il explique qu'un temps, ils se sont demandé s'il ne fallait pas organiser la liste d'attente par catégories. Il explique qu'ils ont renoncé à cette manière de faire, car cela aurait été une complication dans la communication. Il termine en déclarant que le problème de la liste d'attente, c'est que les gens n'ont pas de place pour leur bateau. Il précise cependant que cela ne veut pas dire qu'ils ne naviguent pas.

M. Wisard précise qu'il n'y a aucun passe-droit.

M. Mulhauser répond, à propos de la 5<sup>e</sup> invite, que dans le cadre du port des Eaux-Vives, ils vont travailler de manière différenciée et que cette invite n'est donc pas fautive. Comme plusieurs motions qui leur arrivent, il remarque que les considérants sont parfois d'un niveau insuffisamment instruit, mais que les invites sont assez logiques. Il est donc normal qu'elles soient parfois déjà mises en œuvre. Il termine en déclarant qu'ils n'auraient pas l'outrecuidance de dire que cette motion ne sert à rien.

La députée socialiste répond qu'elle parlait de la taxe dégressive et de la mesure qui consisterait à calculer le nombre de sorties par bateau qui ne sont pas réalisables.

M. Wisard explique qu'il y a pas mal de préoccupations de la motion qu'ils partagent et qu'ils mettent déjà en musique.

Pour encourager le partage des bateaux, il explique qu'ils délivrent plusieurs badges, même si le règlement prévoit qu'il est normalement possible d'en délivrer seulement un. Il explique que leur but c'est avant tout de faire vivre le lac.

Il rappelle par ailleurs qu'ils ne sont pas les seuls à travailler pour l'Etat de Genève. Il y a par exemple le service des automobiles et de la navigation qui fait passer les expertises et la police de la navigation qui évacue les bateaux qui ne sont pas en état. Il termine en déclarant qu'ils travaillent tous en très bonne harmonie. Il explique qu'ils essaient d'être sur la même longueur d'onde dans leur façon de travailler.

Un député EAG pense qu'il faut s'attacher, dans la discussion sur cette motion, à l'idée de démocratiser l'accès à la navigation sur le lac. De ce point de vue-là, il remarque que l'exposé que les auditionnés ont fait donne raison à l'idée qu'il y a derrière cette motion. Il remarque qu'il y a un constat qui est partagé malgré le bon travail qui est fait par la capitainerie.

Il remarque que M. Wisard a dit qu'il faudrait construire un nouveau port pour résoudre les problèmes, mais que MM. Mulhauser et Buchet ont aussitôt démenti cela, parce que cela ne ferait qu'accroître la demande mais aussi parce que le lac est de toute façon un espace fini. Il y a donc une prise de conscience que le lac est un espace fini qui fait partie du bien commun et qui fait partie du canton de manière importante. Il remarque par ailleurs qu'il y a une volonté de la population d'avoir accès à la navigation et au lac de manière générale.

Il indique qu'il a été un peu surpris par les explications que les auditionnés ont données. Ils ont par exemple dit qu'il n'était pas possible de contrôler si les gens naviguaient mais qu'on pouvait contrôler s'ils rentraient dans le port. Il considère que cela est suffisant dans l'esprit de la motion. Il s'agit de vérifier que les gens fassent usage de leur bateau, quel qu'en soit cet usage. On ne peut pas savoir s'ils sont partis naviguer mais on peut savoir s'ils viennent effectivement voir leur bateau. Donc il y a quand même des éléments qui sont vérifiables.

Il remarque ensuite, par rapport à la vente des bateaux et des places, que les auditionnés ont dit que les gens pouvaient contourner cela. Il explique qu'il ne voit pas comment le fait d'interdire la vente de place avec les bateaux pourrait créer une situation qui est pire qu'actuellement.

Il remarque pour finir, par rapport à la pondération de la liste, qu'il y aurait des critères possibles. Il considère qu'on pourrait par exemple imaginer

que les personnes, si elles se mettent à 6 sur un bateau, puissent passer devant.

M. Mulhauser répond qu'ils ont décidé de ne pas mettre de critère sur les bateaux qui partent naviguer et ceux qui restent amarrés, car ils ne voulaient pas être une administration trop intrusive. Pour le reste, il explique que les catégories engendrent souvent des besoins de justifier pourquoi les catégories ont été faites de telle ou telle manière et qu'à ce moment-là, on change de débat. Au lieu de discuter de la question de savoir pourquoi telle personne est en telle position, on se demande pourquoi les catégories ont été faites de telle ou telle manière. A partir de ce moment-là, on a une discussion sur les critères et pas sur la pratique de la navigation. Il termine en déclarant qu'ils pourraient tenter de faire quelque chose s'il y avait une bonne idée politique qui se concrétisait.

M. Wisard répond, à propos de la vente de la place avec le bateau, qu'ils ont fait le constat que les Vaudois n'avaient plus que des sous-locations. Donc, les gens contournent les choses. Il explique qu'à la capitainerie, ils préfèrent avoir un bateau avec une personne responsable afin qu'ils puissent s'adresser directement à elle si le bateau n'est pas entretenu. Il rappelle qu'il y a quand même un gros travail administratif pour gérer les places. Il explique qu'il y a une lourdeur administrative incroyable et que, si on part dans des sous-locations, on va noyer l'administration sous la paperasse.

Un député PLR demande si les auditionnés voient encore d'autres pistes ou d'autres solutions pour améliorer ce système. Il demande ensuite s'il y a des agrandissements de port qui sont prévus.

M. Mulhauser répond que les seuls agrandissements qu'ils ont pu faire ces dernières années c'était de prolonger les estacades. Il explique qu'avec cela ils ont gagné 20-30 places. Il indique qu'ils avaient encore un peu de mou, mais qu'ils l'ont utilisé. Il indique ensuite qu'une autre solution, un peu cocasse, qui a été proposée par l'Association des propriétaires de bateau, était celle de demander aux gens d'aller dans les nouvelles places aux Eaux-Vives en bateau. Cela permettrait de vérifier si le bateau navigue vraiment.

M. Wisard explique que pour passer la visite, on pourrait aussi imaginer d'obliger les bateaux à circuler jusqu'à l'endroit où ils doivent passer la visite. Il indique ensuite que la Société Nautique de Genève a prévu de faire une extension de son port avec 400 nouvelles places et que ce seront donc peut-être des places à l'Etat qui vont être libérées. Il y a par contre très peu de possibilités d'agrandissement de port public. Il explique que ce sera seulement des bricoles et que cela va se limiter à 10 ou 20 places. Il indique qu'il s'agit plutôt d'améliorer le confort des places, car ils sont soucieux

d'améliorer la qualité de la prestation des places. Il remarque en effet que ce qu'ils offrent est un peu spartiate par rapport aux Vaudois et aux Français.

Un député PLR demande si le renouvellement des places est réglementé et s'il est en lien avec les visites techniques faites par le service des automobiles et de la navigation. Il souhaite également connaître le prix de la location d'une place au m<sup>2</sup> pour un bateau moyen.

M. Buchet répond par la négative et explique qu'il n'y a aucun lien. Il y a une législation sur la place, mais la navigabilité des bateaux est soumise à une autre législation. Donc, les deux choses sont dissociées et il ne pense pas opportun de les mélanger. Concernant le prix de la location d'une place, c'est 43 F par m<sup>2</sup>, ce qui correspond à environ 800 F par année pour un bateau moyen. Cela représente de 70% à 80% des prix pratiqués dans les autres cantons.

Le député PLR demande ensuite s'il y a des projets de ports privés qui sont prévus.

M. Wisard répond qu'il y en a un qui est en cours, celui de Corsier-Port. Il explique qu'il s'agit d'une amélioration de ce port, qu'ils vont rapatrier des places à l'intérieur de ce port, mais que des corps-morts vont être supprimés.

Une députée MCG remarque, par rapport aux gros bateaux, que les bateaux de la CGN peuvent entrer dans un certain nombre de ports. Elle demande pourquoi les gros bateaux ne peuvent pas aussi y entrer. Elle souhaite également savoir ce qui est fait du sable, quand les ports s'ensablent. Elle demande si ce sable est mis à Baby-Plage.

M. Wisard répond que les bateaux de la CGN ont des débarcadères spéciaux qui sont faits et adaptés pour eux. Il précise qu'ils peuvent y rester toute la nuit. Il explique que les privés ne peuvent pas venir sur ces débarcadères, car ils doivent être tout le temps libres. Concernant l'usage du sable, il répond que Baby-Plage est un peu le bac à sable de la Ville de Genève. Plutôt que d'envoyer ce sable aux Cheneviers, il est mis à Baby-Plage. Par contre, pour la vase et tous les matériaux qui se déposent dans les ports, il explique que jusqu'à 1500-2000 m<sup>3</sup> sont retirés et amenés par barges sur le Léman du côté du canton de Vaud pour être immergés. Il précise qu'il faut quand même une autorisation spéciale et qu'il faut prouver que les matériaux ne sont pas pollués.

Une députée Verte demande s'il y a une possibilité, puisque le permis est renouvelé chaque année, d'instaurer petit à petit un critère de temps ou de copropriété. Elle demande s'il y aurait une option à ce niveau-là. L'idée serait de dire qu'ils n'auraient droit à vie au permis.

M. Mulhauser répond que si c'est annoncé au préalable et que tout le monde connaît les règles du jeu, cela pourrait être une idée.

La députée Verte demande ensuite s'ils vérifient que les gens ont le permis bateau. En l'absence de contrôle, cela signifierait qu'il y a des gens qui peuvent acheter une place sans avoir de permis bateau et on sait donc qu'ils ne vont jamais sortir avec.

M. Wisard répond par la négative. Il explique que c'est la police de la navigation qui gère cela. Il rappelle qu'à Genève, il y a bien des gens qui roulent en voiture sans permis.

La députée Verte remarque que la capitainerie est parfois confrontée à des législations ou à des procédures qui sont compliquées. Elle demande s'il n'y aurait pas une possibilité de réfléchir à ce qui pourrait être fait pour améliorer les choses.

M. Wisard répond qu'ils sont en plein dedans et qu'ils vont déposer bientôt une modification de la loi sur la navigation qui vise à simplifier les procédures de contestation. Il explique qu'actuellement, quand on retire la place à quelqu'un, cela va directement devant la Cour de justice. Il explique qu'ils ont proposé d'aller directement au TAPI, afin de simplifier les choses.

### **III. Discussion interne**

Une députée Verte rappelle qu'il y a l'option de transformer le texte. Elle remarque que les auditionnés partageaient les objectifs de la motion, mais qu'ils étaient démunis au niveau des moyens. Elle considère qu'un signal politique ne serait pas dénué de sens.

Une députée PDC remarque que les auditionnés n'étaient pas tout à fait d'accord avec l'argumentaire de la motion.

Un député UDC remarque que l'argumentaire de la motion est mauvais. Il considère que cette motion est tout simplement irréalisable. Il explique qu'il est très surpris par le groupe EAG qui ne veut pas qu'on surveille les tricheurs d'assurance mais qui veut par contre surveiller les loisirs. Il estime que les explications qui ont été données par la capitainerie étaient rationnelles et que les efforts qui sont faits sont bons. Il remarque que les auteurs de la motion auraient pu faire un travail un peu plus en profondeur. Ils auraient par exemple pu auditionner la capitainerie.

La présidente demande si le groupe EAG veut maintenir la motion.

Un député EAG acquiesce. Il explique que l'idée du texte est très claire, il faut encourager les personnes qui pratiquent la navigation plutôt que celles et ceux qui ont des moyens importants et qui peuvent squatter des places sans réellement en avoir le besoin.

Un député Vert demande si l'auteur de la motion serait prêt à faire des amendements.

Le député EAG répond que le groupe EAG est prêt à entrer en matière sur des modifications. Le groupe EAG considère qu'il faut favoriser les gens qui pratiquent la navigation et les bateaux collectifs. Il remarque par ailleurs qu'il y a beaucoup de pistes qui pourraient être creusées sur la base de ce qui a été dit.

Une députée PLR indique que son groupe va s'opposer à cette motion. Ils pensent en effet que les « bateaux ventouses » sont un problème en soi, mais qu'on parle de moins d'un pour cent des bateaux. Elle remarque par ailleurs que l'audition de la capitainerie était rassurante, car la problématique est connue et elle est prise en charge. Elle considère que les mesures qui sont prises sont suffisantes. Pour le groupe PLR, le refus de la motion équivaut donc à un soutien au travail effectué par la capitainerie.

Un député MCG explique que son groupe va refuser cette motion pour les mêmes raisons que le groupe PLR. La capitainerie fait très bien son travail.

Un député PDC indique que son groupe va refuser cette motion pour les mêmes motifs.

Un député Vert remarque qu'il y a un intérêt à soutenir la mission de la capitainerie et ce qui a été présenté. La capitainerie fait bien son travail, ce serait donc bien de donner un signal par rapport à ce qu'ils font, mais malheureusement les invites sont difficiles à mettre en œuvre. Si les invites étaient formulées différemment, les Verts auraient soutenu cette motion. En l'état des invites, il indique que les Verts ne vont pas soutenir cette motion.

Une députée socialiste explique que les socialistes soutiennent la démocratisation des sports nautiques, qu'ils sont en faveur d'un encouragement du partage des bateaux, mais qu'ils ne pensent pas que la motion, telle qu'elle est formulée, va effectivement permettre de réaliser ces objectifs. Le groupe socialiste ne va donc pas voter cette motion.

### III. Vote sur la M 2498

La présidente met aux voix la motion 2458 :

Pour : 1 (1 EAG)

Contre : 13 (3 S, 1 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

**La M 2458 est refusée.**

*Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)*

### IV. Conclusion

La motion 2458 a permis à la commission de l'environnement et de l'agriculture de se pencher sur la problématique du manque de places pour les bateaux dans les ports, ainsi que sur la question des bateaux ventouses.

L'audition de la capitainerie a mis en évidence la qualité du travail effectué par ce service. La nouvelle plage des Eaux-Vives permettra de créer de nouvelles places et sera l'occasion d'optimiser l'attribution des places d'amarrage. La liste d'attente se réduira par conséquent. Concernant les « bateaux ventouses », la capitainerie est déjà attentive à ce problème, qui doit toutefois être relativisé vu le peu de cas (entre 15 à 40 « bateaux ventouses » sur 5500 bateaux).

Au vu de ces informations, la motion 2458 paraît clairement excessive. En particulier, l'instauration d'une « taxe dégressive liée à l'utilisation des bateaux » (4<sup>e</sup> invite) impliquerait une importante bureaucratie, ainsi qu'un contrôle accru des propriétaires de bateaux totalement disproportionnés.

Pour ces raisons, la majorité de la commission de l'environnement et de l'agriculture vous invite, Mesdames, Messieurs les députés, à refuser cette proposition de motion.

## **Proposition de motion (2458-A)**

**pour réduire les inégalités d'accès à la pratique de la navigation en diminuant le nombre de bateaux « ventouses »**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- que la pratique de la navigation est réservée à des personnes âgées ou aisées ;
- que la pénurie de places d'amarrage cause des inégalités d'accès à cette pratique de loisirs ;
- que la majorité des bateaux ne navigue pas et occupe inutilement l'espace disponible,

invite le Conseil d'Etat

- à encourager les initiatives visant le partage de bateaux ;
- à ne pas renouveler les autorisations de places aux bateaux qui ne sont plus en état de naviguer ou qui ne sont pas entretenus convenablement ;
- à ne pas renouveler les autorisations de places aux bateaux qui n'ont pas navigué pendant 2 années consécutives ;
- à instaurer une « taxe dégressive » liée à l'utilisation des bateaux ;
- à attribuer les places d'amarrage, notamment celles de la nouvelle plage des Eaux-Vives, en prenant en compte les préoccupations détaillées dans les invites précédentes ;
- à allouer au minimum 80% des recettes liées à la location des places d'amarrage à l'entretien des ports, à l'encouragement des initiatives visant le partage de bateaux et à l'encouragement de la pratique de la navigation auprès des jeunes.

*Date de dépôt : 12 février 2019*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Jean Burgermeister**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission de l'environnement et de l'agriculture a fait preuve d'un désintéret frisant le mépris pour la problématique visée par cette motion. L'ensemble des commissaires ont pourtant reconnu la grande difficulté éprouvée par les amateurs de navigation à obtenir une place d'amarrage dans un port genevois. En dehors du premier signataire, seule une audition a été effectuée, à savoir les services concernés (représentés par le directeur général de l'eau, le responsable de la capitainerie cantonale et le directeur général du service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche). Cette audition a confirmé l'ampleur du problème de l'accès au lac. En effet, la liste d'attente pour l'obtention d'une place de port est longue de quelque 620 personnes et le délai d'attente pour une personne en tête de liste est de l'ordre de 13 ans.

La capitainerie a confirmé l'existence dans les ports de « bateaux ventouses » qui occupent des places d'amarrage sans être utilisés par leurs propriétaires. Par ailleurs, il est très courant qu'un bateau soit vendu avec sa place, celle-ci étant chèrement évaluée. Ceci occasionne une inégalité crasse d'accès au lac pour les amateurs de navigation. Dans la pratique, les personnes financièrement aisées peuvent facilement contourner la liste d'attente et obtenir une place de port. Les passionnés ne disposant pas de revenus suffisants, et les jeunes en particulier, sont au contraire priés d'attendre.

La capitainerie a bien la possibilité d'agir lorsque les bateaux ne sont pas suffisamment entretenus. Elle peut alors, après plusieurs mises en demeure, les envoyer à la fourrière. Cependant, les propriétaires qui contestent ces décisions devant la justice obtiennent bien souvent, de l'aveu de la capitainerie, gain de cause. Il y a donc une nécessité à renforcer et clarifier le règlement en la matière afin de pouvoir au moins garantir des interventions efficaces des services.

Derrière ce sujet spécifique se cache une problématique plus large et bien connue du Grand Conseil : la démocratisation de l'accès au lac. Le Léman est un élément central de notre canton et il est regrettable que son accès soit souvent conditionné par les moyens financiers. Ensemble à Gauche considère au contraire qu'il s'agit d'un bien public dont chacun devrait pouvoir profiter, indépendamment de ses revenus. Ainsi, en matière de navigation, l'idée que les places de port devraient profiter en priorité aux personnes souhaitant réellement utiliser leur bateau semble plus que raisonnable. Le groupe Ensemble à Gauche vous invite donc à soutenir cette motion.