

SONDAGE APB auprès de 1300 membres de l'APB

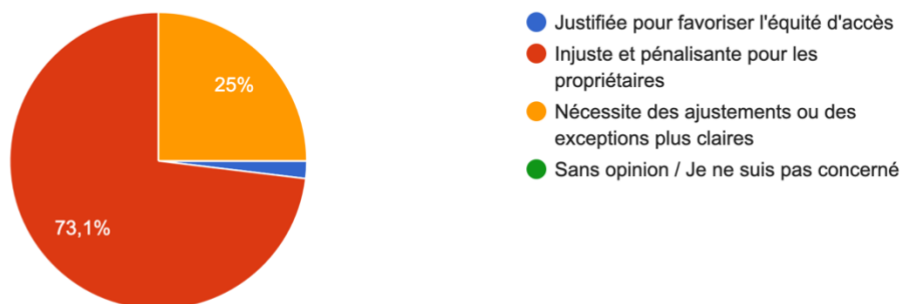
368 réponses ont été enregistrées

Statistique suivie des remarques obtenues



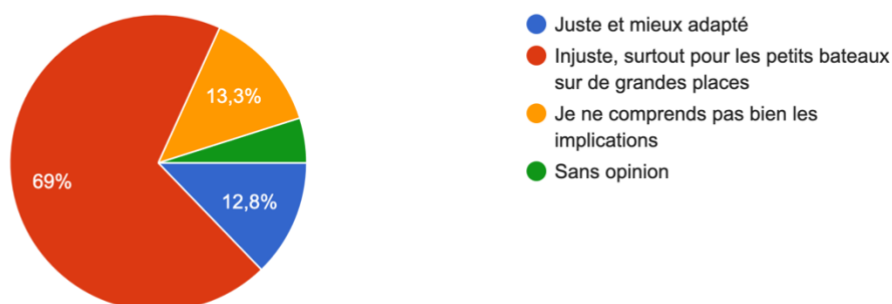
1) L'impossibilité de la transmission des places d'amarrage lors de la vente d'un bateau vous semble-t-elle :

368 réponses



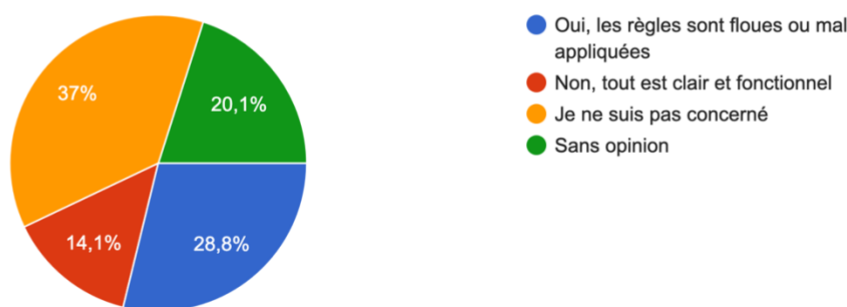
2) Le nouveau mode de calcul des émoluments portuaires basé sur la taille de la place cadastrée (et non du bateau) vous paraît-il :

368 réponses



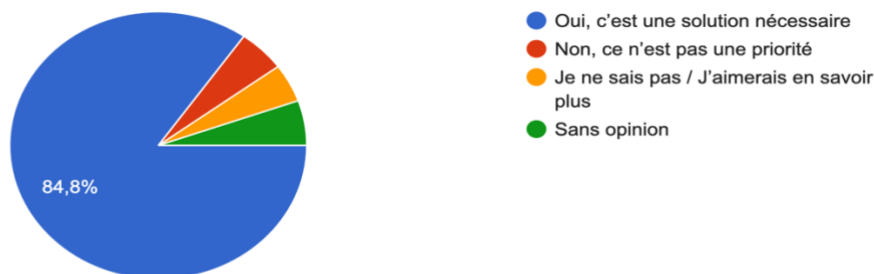
3) Avez-vous rencontré des difficultés avec les réglementations liées aux passerelles ou dispositifs d'embarquement (accès au bateau) ? (Choix unique)

368 réponses



4) Souhaitez-vous que l'APB défende activement une solution légale pour la co-détention de bateaux (plusieurs propriétaires) ?

368 réponses



Remarques personnelles sur la LNav du 14.2.2025 56 réponses

Cette histoire de non transfert de place à la vente d'un bateau et d'une idiotie sans nom. Qui achète un bateau sans place? Personne...

Le changement du mode de calcul des émoluments portuaires ne devrait en aucun cas s'accompagner d'une hausse de ceux-ci, puisque les prestations demeureront inchangées. Les tarifs ont déjà beaucoup augmenté des dernières années, nettement plus que l'inflation, alors que les prestations n'ont pas changé.

Article 4 chap3a: Comment est garantie que la délivrance des places ne sera pas réservée aux Habitants de la commune. Article 4 chap3 h et g qui va garantir le prix (communes riches) Article 41 chap4: pourquoi donner aux gardes port le pouvoir de la police pour des non respects liés à la circulation routière, ils ont autre chose à faire et on doit éviter les dérapages.

les places de amarrage devraient être distribuée aux personnes, qui habitent au canton de Geneve

je n'ai pas d'avis car trop compliqué pour donner un avis "juste et pertinent"

Bonjour, si on peut vendre le bateau avec la place, ou que l'on peut le transmettre de la sorte à ses descendants directs, c'est ok.

Réponse générale: Le détenteur d'un bateau et d'une place devrait pouvoir changer de bateau ET garder sa place. Il devrait logiquement AUSSI pouvoir vendre le bateau ET sa place.

Importance d'une consultation et collaboration entre les propriétaires de bateaux et l'état.

Je ne vais pas tout lire, un résumé des changements serait utile

La délégation a des communes ou groupements de communes est un risque d'exclusion pour les non-résidents des communes. Sous couvert d'accessibilité au lac pour tous, il y a un risque de faire de l'élitisme financier.

peut-on faire qq chose sur les échanges de places? J'ai trouvé une personne d'accord de faire l'échange entre Choiseul (ma place) et Hermance (la sienne), et la capitainerie a refusé car le bateau de l'autre personne fait 10 cm de plus que le mien en largeur...

L'entrée du port de Choiseul est bondé de jeunes qui nagent, plongent ... l'accident avec les bateaux est programmé . Le garde port est totalement ABSENT ...(constat partagé par tout le monde)

trop sévère

La facturation de l'émolument en fonction de la taille de la place et non pas la taille du bateau est foncièrement injuste car l'attribution des places est faite par la capitainerie sans aucun choix possible de la part des propriétaires. D'autre part, cela va augmenter significativement le coût des places car l'émolument par m2 ne semble pas avoir été réduit.

Ce document met trop en évidence les droits des autorités et pas assez leurs devoirs (aménagement, entretien et sécurité des pontons du ports des Eaux-Vives)

il serait souhaitable que les personnes créant ou modifiant des lois ou règlement quittent quelque fois leur bureau afin de se rendre sur place pour se rendre compte des difficultés ou problèmes de chaque ports

Les communes des ports devraient aussi avoir des pouvoirs décisionnels

Les bateaux (souvent mal entretenus) et surtout qui ne sont jamais utilisés devrait perdre leur places. Une ou deux sorties par an devrait être une condition minimale.

Inquiétante, elle semble ouvrir la voie à des augmentations conséquentes des places. Enfin, cette rigidité concernant l'impossibilité de transmettre sa place avec la vente de son bateau est une absurdité qui va bloquer la situation pour tous. Il devient en effet impossible de vendre un bateau vieillissant. Par ailleurs sur le plan écologique, cette disposition est aberrante. Prenons l'exemple d'un bateau en bois acajou de 30 ans dont les propriétaires vieillissants ne peuvent plus s'occuper. Personne ne l'achètera et il devra être brûlé. Même situation et encore plus polluante pour un voilier ancien en plastique! On se croirait dans une administration bolchévique... Sur le lac du Bourget, qui avait aussi adopté cette disposition, les autorités françaises sont revenues en arrière après avoir constaté que cela créait un immobilisme général et empêchait que des jeunes puissent s'adonner à la voile. Autrement, que les communes puissent être responsable de la gestion des ports sur leur territoire, c'est plutôt un bon changement de la loi.

Domage qu'il n'y ait pas quelques lignes de développement sur l'OCEaux pour l'Art. 34 et sur la protection de l'environnement. Très étonnant que les garde-ports soient armés, d'autant plus qu'ils sont rarement visibles hormis pour encaisser les nuitées.

Il faut revenir à la version précédente car cette nouvelle procédure n'a pas libéré des places et les propriétaires, âgés notamment, ne peuvent plus vendre leur bateau à un prix raisonnable. Il faut l'envoyer à la casse ! Ce n'est pas juste !!

Voilà encore une de ces (nouvelles) usines à gaz concoctée par nos glorieuses autorités.

La revente des bateaux est une préoccupation majeure. La seule opportunité offerte dans le contexte actuel est la revente hors canton. Il serait bon de connaître les pratiques des autres cantons lacustres et les expériences vécues (hors des clubs nautiques qui ont leur propres régimes (ex. la Nautique))

Loi injuste et pénalisante, les propriétaires de bateaux sont en grande majorité des amateurs et pas des armateurs spéculateurs millionnaires !

La délégation de la gestion des ports aux communes doit être évitée impérativement pour garantir une gestion cohérente des ports et des travaux y relatifs (dragage,...), éviter que les communes privilégient leurs communiens lors de l'attribution des places et garantir l'égalité de traitement de tous les détenteurs de bateau dans notre canton.

La facturation de la place est mieux adaptée, cela favorise une meilleure répartition des bateaux selon les places disponibles, et évite ainsi une sous occupation des espaces.

Les autorités ont-elles fait des statistiques sur les changements de place d'amarrage, avant et après l'introduction de la non transmissibilité: la comparaison serait une base adaptée pour choisir entre les 2 systèmes - soit le système permettant le plus de changements. Art. 11 al. 1 contesté,

De moins en moins de navigateurs sur le lac ? Normal avec toutes ces contraintes imposées, parkings payants etc,

Avant la modification de la loi qui permettait le transfert de place tout allait très bien, même si un bateau avait un prix trop élevé par rapport à son état à cause de la possibilité de l'acquérir "avec la place", il appartenait à l'acheteur de renoncer à l'achat. Par ailleurs des occasions tout à fait raisonnables (avec place !) étaient proposées hors saison ! J'aimerais vraiment dire aussi que si la réglementation était simplement appliquée quant à l'état de propreté des bateaux et des bâches on en serait pas là ! Lors de l'acquisition d'un bateau nous recevons tous le même courrier qui stipule que le bateau doit être entretenu ! Pour tous ces bateaux qui moisissent à leur place il suffit de mettre les propriétaires en demeure et de leur retirer la place si rien n'est fait. Ainsi nous aurions des ports avec des bateaux sains et cela libérerait des places. Un bateau cela s'entretient ! Il faudrait que quelqu'un de compétent gère cette capitainerie (je suis disponible !) car nous payons à présent des années de laxisme ! Force à vous qui nous représentez et meilleures salutations.

L'importance des dimensions des bateaux avec les places , adaptation à faire ou changement de places

Je pense qu'un premier pas pour la co-détention serait que 2 personnes ayant déjà une place chacun puissent se regrouper sur une seule place et libérer l'autre.

Cette loi a été faite par des gens non navigateurs. Certains articles très compliqués.

Nulle part n'est mentionnée l'existence et l'utilité collective des associations et notamment favoriser le nombre de places disponibles à l'eau et à terre. Pas d'encouragement au partage de bateaux pour réduire le nombre de bateaux ventouses.

Trop sévère

MERCI au comité de défendre les intérêts des navigateurs et bravo pour votre travail

La loi devrait permettre la transmission des places lors d'une vente dans certaines conditions (handicap, âge, départ, etc) mentionnées dans la loi et précisées dans le règlement. Cela pour avoir une base légale explicite et claire pour tous. Une mise en relation entre les demandeurs de place et les vendeurs potentiels répondant aux conditions précitées (une place de marché) devrait être étudiée, en évitant des enchères et veillant à une adéquation entre les embarcations à échanger, exemple: vente d'un Surprise à un demandeur de Surprise.

l'article 11 laisse trop de latitude au Conseil d'Etat pour réglementer l'attribution des places d'amarrage sans tenir compte des besoins effectifs des utilisateurs

3 années d'échecs à la vente. =Stupidité, Dictature, en contradiction directes avec les principe et règle de la navigation mondiale. (un capitaine vit~75 ans. Un bateau peut naviguer 100 à 200 ans avec les règles d'obligations de conformité rigide appliqué en Suisse) ce n'est pas une voiture !

Le cas de la co-détention n'est pas traité dans la loi, alors qu'il est mentionné dans le projet de règlement comme motif de dérogation à l'interdiction de céder une place avec le bateau qui y est amarré

Art12.5 : pas clair, il y a une différence non négligeable entre 45 et 70.- /m2. Rien en dit ce qui justifie un prix ou un autre. Il en va de même pour les places sur corps-mort.

En empêchant la transmission de la place d'amarrage en cas de vente du bateau, les autorités obtiennent exactement l'inverse de ce qu'elles voudraient obtenir pour les demandeurs de place.

S'il n'est pas possible de revendre un bateau avec sa place ou une place dans un autre port le bateau est invendable et doit être désarmé donc détruite c'est injuste coûteux et polluant. Il faudrait pouvoir le vendre un prix correct à une personne inscrite pour une place.

Pas au clair, n'est pas pris le temps.

Le nouveau mode de calcul des émoluments portuaires basé sur la taille de la place cadastrée (et non du bateau) semble plus juste, mais dans la mesure où le changement de place est facilité, par la capitainerie, si on change de bateau, notamment pour un bateau plus petit. (Et cela évite l'occupation d'une place surdimensionnée)

Je ne comprends pas que les agents de la Capitainerie puissent avoir le port d'arme. Ceci est démesuré.

Remarques personnelles sur le projet de règlement d'application de la LNav du 30.6.202555 réponses

La question de la reconnaissance de la co-détention d'un bateau me semble essentielle. C'est une pratique courante et qui, au vu du faible taux d'utilisation de la majorité des bateaux, est dans l'intérêt d'une meilleure utilisation des ressources. Pourtant, aujourd'hui, les co-détenteurs (comme moi, depuis plus de 30 ans) n'ont aucune existence officielle et ne peuvent faire valoir aucune prérogative, alors que dans la pratique, ils ont le même statut dans la co-propriété du bateau que la personne inscrite.

Article 2b:cela veut dire que à terme les communes auront la gestion des ports et donc les places d'amarrage deviendront communales et inaccessibles aux autres. Article 4 chap 1 le canton doit rester maître et ne doit pas déléguer aux communes. Article 6 chap4.cette phrase veut tout et rien dire et laisse la porte ouverte a des dérapages

Je suis d'accord pour représenter l'APB (avec d'autres) et siéger au sein de la commission des ports.

Facilement donner la place d'amarrage avec une bateau a vendre!!!

La facturation d'après le plan cadastral me paraît fantaisiste puisqu'il faut pousser les bateaux voisins pour entrer dans la place d'amarrage comment le calcule-t-on ?? les règlements ont leurs limites !

Trop rigide

En fait , pour la question 1 , je trouve les réponses 2 et 3 sont valables, et ce ne se contredisent pas ! concernant la question 2, j ' ai coché l' option 3 , mais aussi la 1 est valable ! Après la réorganisation , un petit bateau sur une grande place ne devrait plus exister ! Mais aussi un bateau étroit, mais long (petite surface donc, et moins cher)) peut être pénalisant pour les voisins pour sortir et rentrer dans leur place

Plusieurs points nécessitent des ajustements ou abrogations

Interdiction d'ancrer dans les zones riveraines situées en aval d'une ligne tirée de la digue nord du Port-Noir/SNG au débarcadère de la Perle-du-Lac. Que signifie les zones riveraines ?

Il faut manifester avec des coups médiatiques pour faire avancer la loi et revenir à des ventes de bateaux avec la place. Utiliser les avocats qui nous ont représentés (deux dossiers suivi par l'APB avec succès). J'étais l'un d'eux.

Pour la question 4 sur la codétention, j'ai répondu ""Oui, c'est une solution nécessaire". Cependant, je ne comprends pas le problème car dans l'article 18.4.c) il est mentionné que les codétenteurs font partie des exceptions possibles. Je suppose que la volonté de l'APB est de rendre le transfert "automatique" plutôt que "exceptionnel".

Lacunaire en ce qui concerne le chapitre III sur la Commission de la navigation et des ports

A voir si c'est meilleur.

Ce document met trop en évidence les droits des autorités et pas assez leurs devoirs (aménagement, entretien et sécurité des pontons du ports des Eaux-Vives)

C'est une loi aberrante !

L'Art. 21 Changement de bateau ou de détenteur, me laisse perplexe, et est très entravant pour le propriétaire souhaitant changer de bateau ou simplement le vendre.

Je suis très dubitatif (et c'est un euphémisme) en ce qui concerne le principe de la délégation de compétences aux communes. Je suis intimement convaincu : 1/ que cela ne changera rien aux aménagements portuaires 2/ que cela n'engendrera que des hausses des taxes d'amarrages.

Je ne connais pas le projet de règlement d'application de la LNav du 30.6.2025!
Merci de m'envoyer une copie du LNav!

La facturation selon la dimension de la place du bateau semblerait logique dans la mesure où le locataire choisirait sa place... comme on peut habiter seul dans un grand appartement et payer un loyer adapté à la taille d'appartement. Dans le cas des bateaux, l'attribution des places n'est pas du ressort du propriétaire de bateau. La distribution des places en fonction de la taille des bateaux est la responsabilité de l'état, et l'état ne peut pas pénaliser les propriétaires pour quelque chose qu'ils ne maîtrisent pas...

La vente d'un bateau avec la place peut être autorisée dans certains cas. EXP: Pour un client dont la position dans la liste d'attente le permet. Par le locataire d'une place vers un bateau plus grand ou plus petit. Mais pas de vente au premier venu afin d'éviter une surenchère du prix du bateau.

Rien à signaler sauf contestation art.21 al.2

trop rigide

Je voudrais signaler un abus de la part de nombreux chantiers navals, qui obligent Les propriétaires de petits voiliers ex. Moteur 5cv, à faire un service complet soit 280 ,à 350 frs si on demande le contrôle antipollution pour un moteur qui a tourné 2 ou 3 h dans l'année.. sinon pas de tampon!

Toute cette énergie à pondre des règlements et des lois.... Moins de bureaucratie, plus d'actions concrètes (expliqué plus haut)

La copro d'un bateau , le rachat avec place selon des données précises , la possibilité d'adapter l'accès à son bateau , du bon sens

L'APB as-t-elle été associée au projet de loi ? PS en tant que député et vice président de l'APB, j'avais contribué , avec André Christin au recours contre le règlement d'application qui triplait, en moyenne les taxes d'amarrage . Ceci pendant les vacances d'été. L'APB a gagné ce recours au Tribunal fédéral contre les service de feu Mr Christian Grobet qui prétendait que "quand les gens ont trop d'argent ils les jettent à l'eau ! ""

c'est à vous dégouter de l'amour que vous avez pour votre lac

MERCI au comité de défendre les intérêts des navigateurs et bravo pour votre travail

Il faudrait d'abord mettre de l'ordre dans les places et regrouper les bateaux par grandeur et par genre

Voir remarque précédente; le recours à de simples directives pour gérer les transferts éventuels (art.18, al. 4) présente un risque.

le changement de détenteur de la place avec le bateau devrait faire l'objet d'un tarif fixe élevé perçu par l'Etat, suffisamment dissuasif pour éviter les dessous de table et sous sanction de nullité en cas de dessous de table; on pourrait aussi prévoir que le changement de détenteur de place ne peut survenir qu'après dix ans de détention au moins, en plus des exceptions prévues à l'article 18, pour éviter la spéculation

Honnêtement je ne connais pas le contenu spécifique de ces deux lois...

Médicalement stop. J'aimerais passer la main à des jeunes et donner ce Tonic 23 (ex. bateau-école) toujours amélioré qui marche très bien. Ainsi que tout mon matos voilier équipé 6 personnes, HB 8 Ch. YouYou, Remorque de route, et même la caisse à outils avec les améliorations, je donne tout pour 19'900.- CHF a discuté. (Et les places si possible.) même la place pour l'entrepôt l'hiver. Que fait l'état ?

Est-il normal que les gardes ports portent une arme alors que la police municipale n'en porte pas ?

Art.21.1, Je ne comprends pas pourquoi il ne serait pas possible de garder sa place, si le nouveau bateau est de même dimension. Ca sent le copinage

Pas au clair

Je trouve que malheureusement dus au passé, la capitainerie a trop de responsabilités et utilise à l'encontre des utilisateurs du domaine aquatique publique. Je pense que les associations officielles et reconnues comme telles devraient pouvoir changer , modifier et offrir d'autres solutions dans tous domaines liés au nautisme et accès au domaine public par les plaisanciers. La gestion des amarrages devrait se démocratiser pour que le monde de la plaisance et des professionnels du nautisme fassent avancer la lourdeur administrative actuelle.

Comme toujours ces règlements ne sont pas travaillés et écrits en concertation avec les milieux impliqués ! Donc une revue de l'entier des articles doit être réalisée avec entre autre évidemment l'APB! Merci à vous !

Fin des remarques