

Le lac Léman aura son «mini Portofino»

Le lac est le lieu de toutes les pénuries en matière de construction. Logements et places d'amarrage y font cruellement défaut. Une société montreuusienne se jette à l'eau avec un ambitieux projet de marina.

A Port-Valais, au Bouveret, un projet immobilier sans précédent sur les bords du Léman va bientôt voir le jour: une marina «in-shore» de 143 appartements et d'une centaine de places d'amarrage. Le chantier de ce bras

de lac récupéré sur la terre ferme pourrait à terme accueillir quelque 400 résidents. Les travaux devraient commencer en septembre pour une durée de deux ans. Le promoteur, la société White Sands, sise à Montreux,

s'apprête à investir plus de 60 millions de francs dans ce qui n'est aujourd'hui qu'un vague terrain humide, sans dégagement, coin entre un petit canal vétuste jonché de pontons en ruine où sont amarrées de petites embarcations, et u





voie de chemin de fer désaffectée. Vue ainsi, l'affaire n'a rien d'alléchant. Et pourtant, plus de 250 prospects de toute la Suisse et au-delà sont déjà intéressés par l'éventuel achat d'une résidence à «Marina Port-Valais».

Les allures de grande mer

Les connaisseurs reconnaîtront dans la marina du Bouveret l'influence d'autres réalisations, comme Port Grimaud sur la Côte d'Azur, les Cinque Terre ou Portofino en Italie. A y regarder de près, l'ensemble a même un petit air de Venise, avec ses canaux étroits et ses murailles d'habitations. Son allure de village de vacances est en tout cas indéniable. C'est sûr, ce quartier d'eau invite à la villégiature et n'a rien à envier à ses grandes sœurs de la Méditerranée. «Un environnement de rêve qui regroupe la fascination du lac et de la montagne», précise un dépliant promotionnel. Bien que situé à l'extrémité ouest du lac, la marina ne sera en effet qu'à une grosse demi-heure des premières stations de ski valaisannes. Le même temps est nécessaire pour rejoindre Lausanne. Montreux se trouve à quelques kilomètres et la France est à portée de voix. Autre avantage non-négligeable: comme son nom l'indique, Port-Valais est

en Valais, un canton à la fiscalité plus clémente que ses voisins lémaniques.

Appartement avec suite sur l'eau

Un double constat est à l'origine du projet. «La marina a été conçue pour répondre au manque chronique de logements et de places d'amarrage

White Sands se veut attractive. Tous les lots peuvent être achetés sur plan, à un prix d'appel situé entre 3750 et 5400 francs le mètre carré. Les logements variants du studio de 65 mètres carrés au sept pièces en triplex de 250 mètres carrés, le panel des possibilités est large. Si le prix des logements se situe dans la moyenne du marché (au Bouveret, le

«Le problème n'est pas tant le manque de places d'amarrage que leur mauvaise gestion»

autour du Léman», explique Blaise Carroz, administrateur de White Sands. C'est donc un projet global, comprenant quelque 143 logements et plus d'une centaine de places d'amarrage qui leur sont attenantes, dans la partie résidentielle. L'ensemble comporte encore une section portuaire, qui devrait rassembler des commerces, des appartements et une capitainerie, même un «salon d'essayage» pour les luxueux bateaux Boesch.

Le prix de l'amarrage

Selon Blaise Carroz, également promoteur de l'Aqua parc installé non loin, «cela coûte cher de faire du bleu». On l'aura compris, la marina n'est pas destinée aux plus démunis. Pourtant, l'offre de lancement de

mètre carré varie entre 3000 et 3500 francs), le tarif des places d'amarrage devrait plutôt séduire une clientèle haut de gamme, puisqu'il faudra investir 50'000 francs pour obtenir une concession de trente ans. Mais attention, le service est digne d'un port de première classe: eau, électricité, et téléseu à tous les pontons. D'ailleurs, même si les canaux semblent étroits, les aménagements ont été prévus en grand, puisque la marina peut accueillir des bateaux faisant jusqu'à neuf mètres de long, pour un tirant d'eau de trois mètres.

Les coulisses du chantier

Construire sur le lac est devenu impossible. Quand elles ne sont pas en mains privées, les rives sont hyper aménagées. Et les protecteurs

de la nature veillent sur les dernières réserves encore vierges. Autant d'obstacles que les promoteurs de la marina ont contournés grâce à la méthode du «in-shore», bien moins problématique et contraignante pour les fragiles berges lacustres. White Sands a tout de même dû montrer patte blanche pour permettre au projet de voir le jour. Un projet, que Blaise Carroz et ses associés fomentent d'ailleurs depuis près de cinq ans. Afin de satisfaire toutes sortes de revendications, il a donc fallu consentir à quelques arrangements. Pour satisfaire le groupement écologiste WWF, par exemple, les promoteurs ont accepté de financer un biotope humide, qui sera créé dans le prolongement du canal existant. Et pour satisfaire la Commune, les bords du canal seront gracieusement aménagés avec de modernes pontons en aluminium en remplacement des actuels «aguillages». Un lambeau de terrain a même été offert aux autorités locales.

Les ventes dans les voiles

Question vente, White Sands s'est appuyée sur des partenaires sérieux: Allianz et Credit Suisse. Les deux maisons auront d'ailleurs pignon sur ponton dès les premiers coups de pioches. Un bureau sera ouvert sur le chantier et les acheteurs potentiels pourront y effectuer les premières démarches et négocier sur place un «package marina» comprenant les modalités de prêt et les assurances.

Au niveau du matériel promotionnel, White Sands a misé sur de multiples voies. Sur place, les traditionnels panneaux explicatifs seront remplacés par une série de grandes voiles. Des événements sont d'ores et déjà agendés, notamment la location d'un bateau de la CGN à bord duquel il sera possible de signer les

contrats d'achat en direct, pendant le voyage. Mais surtout, l'effort a été porté sur les méthodes favorisant la vente sur plan: maquettes interactives, images de synthèse, DVD et surtout site internet, où les personnes intéressées pourront tester toutes les options, de façades notamment et réserver leur lot. Une fois levées les dernières opposi-

tions, «sans véritable fondement», assure Blaise Carroz, et le permis de construire délivré, les lots seront mis en vente. Le chantier s'ouvrira, dès que 56 clients auront signé (40% des lots). Et, précise encore le promoteur, «Les premiers arrivés seront les mieux servis».

■ *Stéphane Gachet*

Cherche places d'amarrage désespérément

Navigateurs professionnels, rameurs amateurs ou wincheurs du dimanche connaissent bien le problème: les places d'amarrage sur le Léman sont introuvables. Même si la demande est incommensurable, tous les acteurs s'accordent sur le fait qu'elle est énorme. Rien qu'à Genève, quelque 500 demandes seraient en cours. Les listes d'attente sont sans fin et il n'est pas rare que les plus volontaires doivent attendre dix ans, voire plus encore, pour enfin obtenir la bouée ou la parcelle de ponton tant convoitée. D'aucuns s'accordent ainsi à penser que la situation est catastrophique et le disent parfois franchement: «Les places d'amarrage sur le Léman, c'est le b*****, avec un grand «b»!». La réalité est plus nuancée, notamment du fait que rien n'est moins homogène que le marché des places d'amarrage. Sauf dans le Canton de Genève – où il existe un Service des amarages qui gère l'ensemble du parc cantonal, dans tous les ports du Léman, les places d'amarrage sont l'affaire des communes, quand les ports ne sont pas simplement privés. Pour les ports privés, dont les places se louent plusieurs milliers de francs par années, le problème de la saturation ne se pose pas. Le créneau est d'ailleurs très intéressant, tant les places sont faciles à

vendre ou à louer. Mais certains, à l'image de Jean-Michel Caillat, président de l'Association suisse des professionnels du nautisme, regrettent «que la navigation devienne un luxe, toujours plus réservé à une élite».

Manque de place ou mauvaise gestion?

Ce problème ne touche toutefois pas les ports publics, qui restent démocratiques avec des places à quelques centaines de francs par an, mais sont de fait complètement saturés. Pourtant, comme l'indique Grégoire Jaquet, directeur de la société d'exploitation des Marinas du Léman, «le problème n'est pas tant le manque de places d'amarrage que leur mauvaise gestion. Il ne faut pas construire, mais faire le ménage!». Les ports seraient en effet saturés de bateaux en mauvais état, qui ne quittent jamais leur ponton. Pour Daniel Wagner, président de l'Association des propriétaires de bateaux, les bateaux poubelles pourraient représenter jusqu'à 90% du parc. Et Grégoire Jaquet de poursuivre: «C'est toute l'économie portuaire qui pâtit de cette sclérose. Malgré l'engouement actuel pour la navigation, les affaires ne se font pas». SG