

Date de dépôt: 22 mars 2002

Messagerie

Rapport

de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement maximal de 137 000 F pour l'acquisition d'une barge d'intervention fluviale destinée à la lutte contre les pollutions sur le Rhône

Rapporteur: M. Robert Iselin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de sa séance du 27 février 2002, la Commission des finances, présidée par M. Philippe Glatz, a eu à connaître du remplacement de la barge actuellement en usage sur le Rhône en aval du pont de la Machine ainsi que sur le lac artificiel de Verbois.

Par suite du transfert de la sécurité civile, dans le cadre de laquelle la barge est exploitée, du département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement au département de justice, police et sécurité, il s'est trouvé que le secrétaire général de ce dernier département n'était pas à même de défendre un projet de loi rédigé à l'origine dans le cadre du département de M. Robert Cramer.

Il aurait ainsi incombé à la commission d'entendre M. Philippe Wassmer, directeur de la sécurité civile. Celui-ci ayant eu un empêchement de dernière minute, dont il chercha à pallier les effets par l'envoi d'une lettre circonstanciée complétant l'exposé des motifs, il ne restait plus à la commission que de traiter le cas sur la base de la documentation remise. Cette carence – si l'on peut dire – fut plus qu'amplement compensée par la

présence au sein de la commission de pas moins de 4 membres, soit plus du quart de son effectif, ayant peu ou prou des connaissances assez étendues pour ne pas dire extensives des problèmes et techniques concernant les bateaux modernes, des matériaux de construction utilisés et des questions relatives aux puissances des moteurs marins.

Les échanges de vues concernant le bien-fondé du renouvellement de la barge, de l'utilisation, comme matériau de construction, de l'aluminium plutôt qu'une autre matière et des chevaux-moteur nécessaires pour tracter des barrages antipollution dont la taille augmente constamment furent donc nourris, quasi professionnellement, et redonnés avec grande précision et conscience par M^{me} Eliane Monnin, procès-verbaliste, qui est ici vivement remerciée pour son efficace coopération.

En bref, les points saillants de l'exposé des motifs, du rapport de M. Wassmer et, last but not least, des opinions émises au cours de la discussion peuvent être résumés comme suit :

1. La barge actuelle, construite en polyester, a été acquise en 1975. Elle a donc 27 ans, ce qui, pour une unité servant en principe été comme hiver, est un âge plus que respectable. Aussi bien est-il devenu, entre autres, quasi impossible de colmater les brèches ou fuites, petites ou grandes dans la coque, qu'une navigation occasionne constamment. Les embarcations de cette âge subissent en outre les effets de l'osmose, cette détérioration due à la pénétration de l'humidité dans les fibres de polyester.
2. Par suite de l'ampleur accrue des cas de pollution, des barrages flottants de plus en plus importants sont utilisés (ils peuvent aller jusqu'à 400 mètres), en coopération avec les intervenants riverains du lac, du Rhône et de l'Arve (départements français inclus), de sorte que la nouvelle unité doit être munie de moteurs beaucoup plus puissants (2 moteurs de 75 CV au lieu d'un moteur de 45 CV). La différence de prix, il faut la relever au surplus, entre un moteur de disons 60 CV et un moteur de 75 CV n'étant pas considérable, une économie réalisée en réduisant la puissance des moteurs n'aurait guère de sens car elle resterait peu importante. Par ailleurs, des moteurs d'une bonne puissance éloignent le risque d'échauffement, lequel ne peut jamais être écarté lorsqu'il s'agit de la traction de barrages flottants de 400 mètres de long, de barrages doublés ou encore de l'existence d'un courant contre lequel il faut naviguer.

3. Il est également évident, quoique cela n'ait pas été mentionné expressément, qu'une embarcation d'une certaine puissance et de bonne stabilité est certainement nécessaire pour d'autres tâches sur le cours du Rhône en aval de la Coulouvrenière et sur le lac de Verbois, lequel, rappelons-le, doit être régulièrement « vidangé ».
4. La question du prix de l'embarcation, laquelle, rappelons-le, doit satisfaire à des spécifications particulières, a été débattue de façon relativement extensive par les commissaires-navigateurs, dont la plupart ont estimé que le montant demandé se maintenait dans des limites acceptables pour un esquif de la taille considérée.
5. Finalement, il convient de relever que le crédit d'investissement requis est dit « maximal », car cela permet, comme l'a relevé un commissaire, de négocier encore, après l'octroi de la facilité, les prix à la baisse, un espoir que les membres de la commission espèrent voir se réaliser.

Le vote d'ensemble de ce crédit a fait apparaître une quasi-unanimité de la Commission des finances, puisque seule une abstention a été relevée, le projet obtenant l'approbation des 10 autres commissaires présents, toutes tendances confondues.

Au vu des explications qui précèdent, nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter le projet de loi 8608.

Projet de loi (8608)

ouvrant un crédit d'investissement maximal de 137 000 F pour l'acquisition d'une barge d'intervention fluviale destinée à la lutte contre les pollutions sur le Rhône

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit maximal de 137 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour l'acquisition d'une barge d'intervention sur le Rhône et destinée à la lutte contre les pollutions hydrocarbures.

Art. 2 Budget d'investissement

Ce crédit est inscrit au budget d'investissement en 2002 sous la rubrique 46.02.00.536.09.

Art. 3 Financement et couverture des charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.