

Date de dépôt : 23 avril 2018

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 4 190 000 F en faveur du groupe CGN SA pour la rénovation du bateau historique le « Rhône »

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 6 et 20 mars 2018 sous la présidence de M. Guy Mettan pour étudier ce projet de loi renvoyé à la Commission des travaux par le Grand Conseil. Que M. Sébastien Pasche, qui a assuré la rédaction du procès-verbal, soit remercié pour sa précieuse collaboration. Ont assisté aux séances : MM. Alan Rosset, responsable budget investissements, département des finances, et Nicolas Huber, secrétaire scientifique, SGGC ; qu'ils soient également remerciés pour leur soutien attentif au suivi des travaux de la commission.

1. Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), et de M. Cyril Arnold, économiste, DETA

Lors de son audition du 6 mars 2018, M. Barthassat relève que le canton n'a pas participé depuis longtemps à un tel projet de financement et il souligne la répartition entre les cantons de Vaud, de Genève et du Valais. Le Rhône fait partie de notre patrimoine et participe de la beauté de la Rade.

M. Arnold rappelle que la CGN est née en 1873 de la fusion de trois sociétés de navigation sur le lac Léman et tient son siège social à Ouchy-Lausanne. Elle dispose aujourd'hui de la plus grande flotte de bateaux à roues à aubes au monde ; sa flotte se compose de huit bateaux dits « Belle Epoque »,

dont cinq à vapeur et trois à moteur. En juin 2011, l'ensemble des unités a été classé par le canton de Vaud.

La restructuration de la CGN, intervenue en 2012, en groupe CGN SA, a permis d'assainir la société et de renforcer la présence des cantons dans la gouvernance (55,5%). Les prestations réalisées par ce même groupe sont de trois types : transport public, patrimoine et tourisme. Pour le canton de Genève, elles ne sont que de transport touristique, raison pour laquelle les contributions financières en faveur du groupe figurent sous la politique publique L Economie. Il rappelle que la LCGN de 2010 a permis d'asseoir juridiquement les principes généraux de financement des prestations du groupe CGN SA. En sus de l'offre de base de navigation de loisirs et tourisme, qui fait l'objet d'un contrat de prestations depuis 2014, la LCGN prévoit la possibilité pour l'Etat de Genève d'accorder un soutien financier distinct, au titre de réservation du patrimoine naviguant « Belle Epoque ».

C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil le présent projet de loi qui vise à accorder une subvention de 4,19 millions au groupe CGN SA, en vue des travaux de rénovation du bateau historique Belle Epoque « Le Rhône ». Il s'agit du dernier bateau-salon à vapeur à roues à aubes entièrement construit en Suisse, en 1927 ; essentiellement utilisé pour la ligne Genève-Lausanne, il n'a bénéficié jusqu'ici que de transformations partielles. La dernière inspection de l'OFT a mis en évidence la nécessité d'une révision intégrale.

M. Arnold rappelle les différents points prévus dans le projet de rénovation : remise en état complète de la structure ; rénovation de l'ensemble propulsif et remplacement des chaudières afin d'assurer l'exploitation commerciale les 20 prochaines années ; mise en conformité du bateau avec les exigences de l'OFT (accueil, sécurité et transport de personnes à mobilité réduite) ; application des principes de développement durable (déconstruction, élimination des déchets et choix des matériaux) ; et, enfin, modernisation des cuisines et « revue » du buffet restaurateur. Les travaux de rénovation du bateau, dont le budget établi par le groupe CGN SA s'élève à 15,8 millions, sont financés par les cantons de Vaud (10,6 millions), du Valais (1 million) et de Genève (4,2 millions). Pour le canton de Genève, les décaissements suivants sont prévus : 2 095 000 F en 2019 et 2 095 000 F en 2020. La subvention d'investissement accordée par l'Etat de Genève constitue un maximum, c'est-à-dire que tout surcoût éventuel sera assumé par le groupe CGN SA ; ces éléments sont prévus au plan décennal d'investissement.

M. Arnold observe par ailleurs que le canton de Vaud sera chargé d'assurer le suivi du projet sur le plan financier et sur le plan des travaux, à l'instar de ce qui s'est fait pour la rénovation du bateau Vevey en 2012 et 2013. Le projet de

loi soumis au Grand Conseil concrétise les engagements pris par le canton de Genève au travers de différentes lois (LCGN, L 10854 et L 11267) et s'inscrit pleinement dans le plan stratégique 2020 du groupe CGN SA. Ce projet correspond également à la volonté du Conseil d'Etat de raffermir les liens entre le groupe CGN SA et la politique du tourisme actuellement en questionnement (pour mémoire, les états généraux du tourisme prévus le 15 mai 2018). Enfin, ce projet de loi confirme le fort soutien du canton de Genève, aux côtés des cantons de Vaud et du Valais, à la pérennité de l'activité touristique du groupe CGN SA, lequel fait la fierté des habitants de la région lémanique et constitue un patrimoine culturel d'importance.

Questions des député-e-s

Un député Vert comprend que tous les bateaux « Belle Epoque » appartiennent à la CGN, mais se demande s'il y a d'autres organismes qui sont en lien avec ces bateaux. M. Arnold souligne qu'il y a des associations qui se chargent de trouver des fonds pour rénover les bateaux, mais qu'elles ne sont pas propriétaires des bateaux. Ce même député se demande si celles-ci ont trouvé d'autres fonds que les trois fonds cantonaux évoqués pour ce cas précis. Ce à quoi M. Arnold répond par la négative ; il est en effet convenu que ce soit les cantons qui assurent à tour de rôle ces financements.

Pour ce même député, ces bateaux sont une composante importante du patrimoine et du paysage touristique. Il relève que ces bateaux coûtent très cher et que des questions de coûts énergétiques et de pollution importante se posent. A la question de savoir ce qu'est la « revue du buffet restaurateur », il est répondu qu'il s'agit de revoir l'ensemble de l'organisation du buffet et de la cuisine du bateau.

Un député UDC s'interroge sur un surcoût possible et se demande si, le cas échéant, la même clé de répartition s'applique. M. Arnold précise que Genève donne au maximum la subvention prévue, à l'instar du même principe appliqué pour le bateau Vevey ; c'est donc la CGN qui paie tout dépassement. Ce même député se demande si l'on va procéder à une mise aux normes à tous les niveaux, ce que confirme M. Arnold.

Un député PLR se demande quel est le bureau qui a effectué le chiffrage pour l'étude des coûts. Il lui est répondu qu'il s'agit du groupe CGN SA, lequel a l'expertise en matière de rénovation de ce type de bateaux. Ce même député estime qu'il aurait été intéressant de voir comment s'articulent les différents lots et de connaître des aspects plus techniques portant sur cette rénovation. Par ailleurs, il relève que certains travaux doivent être effectués dans des chantiers navals, mais pas d'autres ; il est un peu difficile de se faire une idée

sans ces éléments techniques. Comment sont fragmentés les lots ? Quels sont les choix techniques ? Comment se passe la procédure d'appel d'offres ?

Pour un député MCG, il s'agit de l'un des fleurons des bateaux du Léman et seul le chantier naval de la CGN peut assurer la rénovation de ces bateaux en termes de ferronnerie et machinerie, au vu notamment des grandes dimensions. M. Barthassat précise à cet égard que, grâce à l'entretien de ces bateaux, on arrive à maintenir la formation des personnes qui les rénovent.

Ce même député explique en outre qu'il s'agit de bateaux qui ont deux types de propulsion : diesel/vapeur et diesel/électrique. Il se demande par ailleurs si la France participe à cette rénovation, sachant que les normes françaises sont plus strictes que celles de l'OFT et donc que tous les bateaux du Léman sont aux normes françaises. Si ce n'était pas le cas, ils ne pourraient pas transporter de passagers de la France à la France. M. Arnold indique que la France ne participe pas au financement de cette rénovation, mais qu'elle devrait participer au financement des nouveaux bateaux de transport public.

Un second député MCG comprend que les prochains bateaux seront donc financés par la France, mais il se demande s'ils sont dans la même CGN. Pour M. Arnold, il faut distinguer le transport public et le transport touristique. Le transport public ne concerne en fait que le canton de Vaud et la France. Ce député aimerait savoir si le Conseil du Léman pourrait être intéressé à prendre en charge une partie des frais liés au projet de loi. M. Barthassat indique que les cantons de Vaud, du Valais et de Genève paient déjà, mais pas les Français. Le président de la commission pense que cela est dû au fait qu'ils ne sont pas actionnaires de la CGN au niveau de la partie tourisme et qu'ils ne contribuent donc qu'à la partie du transport public. M. Arnold ajoute pour sa part que les Français contribuent dans le cadre de la CGN au fonctionnement des bateaux.

Un député PLR s'étonne du fait que les trois cantons représentent 56% de la société, mais représentent le 100% du financement. M. Arnold souligne que le 100% du fonctionnement du financement de l'intégralité des bateaux « Belle Epoque » de la CGN est réparti sur l'ensemble des acteurs.

Une députée socialiste se demande quant à elle pourquoi il n'y a aucun moyen qui permette à l'entreprise d'autofinancer ses travaux. Elle se réfère notamment à l'activité florissante de la CGN. M. Arnold indique que, au niveau des comptes de fonctionnement, les trois cantons et la France voisine contribuent aux frais de fonctionnement de la CGN, hors bateau, à hauteur de 20% à 25% chaque année.

Cette même députée comprend que, malgré le nombre élevé de personnes transportées, l'autofinancement n'est pas possible. M. Arnold relève que, à partir du moment où des subventions de fonctionnement sont octroyées, c'est

que la CGN n'arrive pas à s'autofinancer. Chaque année, au moment du bouclage des comptes, la CGN dit, par rapport aux prestations genevoises, quelle a été la cible et si cette dernière a été atteinte ou pas. La CGN peut par exemple rétrocéder une part du bénéfice réalisé si celui-ci est supérieur à ce qui a été estimé. M. Arnold ajoute enfin que son bilan est public.

Une seconde députée socialiste indique que ces informations se trouvent sur le site internet de la CGN.

Discussion de la commission des travaux et poursuite des travaux

Un député PLR propose l'audition de la CGN pour connaître sa vision à moyen et long terme. Il pense que, en termes de tourisme, la Fondation Genève Tourisme n'a pas rempli son rôle correctement. Il serait également intéressant de voir comment fonctionne le site de production et de savoir quels métiers fonctionnent grâce à cela. Il considère sa demande comme légitime, compte tenu du montant proposé par ce projet de loi. Un député Vert soutient cette même demande d'audition.

Une députée socialiste indique que son groupe ne va pas s'opposer à cette audition, en soulignant toutefois que la plupart des réponses à ces interrogations sont contenues dans le site.

Suite à la question d'un député qui s'interroge sur la pertinence du renvoi du présent projet de loi à la Commission des travaux, M. Rosset précise que celle-ci est compétente en matière de crédit d'investissement et qu'il y a eu un transfert de cet objet de la Commission des finances vers la Commission des travaux.

2. Audition de la CGN, représentée par MM. Luc-Antoine Baehni, directeur général, et Jean-Marc Mermoud, administrateur délégué du canton de Genève et vice-président de la CGN « Belle Epoque »

M. Baehni remet à la commission une documentation dans laquelle figurent le rapport annuel 2016¹ et un deuxième document intitulé *Les lignes de transport public de la CGN : une contribution au développement durable de l'Arc lémanique*². Il rappelle que « Le Rhône » est un bateau de 1927 qui fait partie de la flotte Belle Epoque de la CGN, laquelle est la plus grande flotte Belle Epoque au monde, en somme quelque chose de tout à fait remarquable, protégée par l'arrêté du 9 juin 2011 et distinguée par le Prix du patrimoine culturel de l'UE « Europa Nostra » en 2014.

¹ Cf. <https://www.cgn.ch/media/pdf/RA/2016/rapport-annuel-2016.pdf>

² Cf. https://www.cgn.ch/media/pdf/lignes_transport_public_cgn.pdf

Suite à un audit, la CGN a été réorganisée en un groupe CGN dans lequel sont actionnaires les cantons de Vaud (37%), de Genève (15%) et du Valais (4%), ainsi que de l'ABVL (Association des amis des bateaux à vapeur du Léman) (22%) qui représente les privés, ainsi que quelques communes suisses (4%) et divers actionnaires (dont privés et France) (18%). Cette réorganisation a été conduite pour distinguer clairement les flux d'argent. La société CGN BE SA est une société défiscalisée qui détient les huit bateaux et les met à disposition de la société CGN SA, où il y a tout (personnel, activités, salaires), sauf les bateaux. On peut ainsi clairement identifier où vont les dons. Au niveau de la composition et de la rénovation de la flotte, cinq bateaux sur les huit de la flotte Belle Epoque ont déjà été rénovés : « Le Montreux », « Le Vevey », « L'Italie », « Le Suisse » et « Le Savoie ». Ces rénovations ont été effectuées, pour « Le Montreux », environ à moitié-moitié par les pouvoirs publics et par des fonds privés, puis ensuite, pour les quatre autres bateaux, soit totalement par des fonds publics (« Le Vevey » et « Le Savoie ») ou totalement par des fonds privés (« L'Italie » et « Le Suisse »). Le prochain sur la liste des rénovations est donc « Le Rhône » qui date de 1927, actuellement dans un état déplorable, notamment la coque, les sanitaires, les systèmes électriques, les moteurs, l'isolation, etc. M. Baehni estime que l'on peut faire une analogie avec un bâtiment ancien qui doit être rénové. Au niveau de l'aspect environnemental, il s'agit d'un monument historique que l'on ne peut pas non plus mettre aux normes comme un navire qui serait totalement neuf, quand bien même tout est mis en œuvre pour le mener aux normes les plus récentes, par exemple en mettant des filtres à particules sur les groupes électrogènes ou en réduisant la consommation grâce à des nouveaux brûleurs pour les chaudières. Au niveau sécuritaire, le bateau a été construit il y a presque 100 ans avec des cloisons étanches pour assurer la flottabilité, mais, aujourd'hui, il s'agit d'assurer la survie du bateau pour les 100 prochaines années (alarmes à incendie, ponts, matériel de survie et d'évacuation des passagers en cas de problème, etc.). Pour effectuer toutes ces rénovations, la compagnie peut s'appuyer sur un service technique.

M. Baehni souligne encore que la compagnie compte un peu plus de 200 ETP (240 personnes) et que le service technique comprend 20 personnes. Il ajoute que la direction technique permet de mener les travaux avec succès et dans les budgets, comme l'ont montré les dernières rénovations sur les quatre bateaux déjà rénovés. Les $\frac{2}{3}$ des travaux sont faits en Suisse et environ un tiers à l'étranger, par exemple pour les achats de moteurs. Il ajoute que l'expertise est cependant bel et bien là, comme en témoigne la rénovation de « L'Italie ». Une rénovation complète dure environ 18 mois, le temps de faire tous les travaux dans les règles de l'art. Il évoque, par ailleurs, la stratégie de ces

prochaines années. « Le Rhône » fait partie de la stratégie touristique (flotte blanche) avec en parallèle la stratégie des transports publics (flotte bleue), mais cela ne concerne pas Genève puisqu'il s'agit des lignes Lausanne-Evian, Lausanne-Thonon et Nyon-Yvoire.

M. Mermoud indique enfin qu'il est membre du Conseil de la CGN depuis la réorganisation de la gouvernance de la CGN et qu'il est vice-président de CGN BE SA.

Questions des député-e-s

Un député PLR relève que le rapport d'exercice 2016 évoque la valeur au bilan du bateau « Le Rhône » ; il se demande quelle sera la nouvelle valeur portée au bilan et quelles sont les charges portées sur ce bateau. M. Baehni explique que la valeur inscrite est une valeur amortie théorique, car en réalité, la valeur réelle de la flotte Belle Epoque est à F 1, de manière à ne pas grever l'ensemble des comptes cantonaux. Il ajoute qu'il n'y a donc pas de fonds de rénovation. Il y a des rénovations « one shot », comme c'est le cas ici pour « Le Rhône », mais il y a néanmoins des coûts d'entretien courants qui sont pris sur le budget de la CGN SA. Certains éléments particuliers sont parfois pris en charge par l'ABVL, par exemple des lampes, des salons, des dorures, etc.

Un député Vert relève qu'il y a deux SA et suppose qu'il y a donc aussi deux budgets d'entretien. M. Baehni mentionne qu'il y a en effet deux budgets distincts, mais que tout le personnel est dans CGN SA ou alors sous-traité. Ce même député comprend donc que l'équipe technique mentionnée provient de CGN SA. Ce à quoi M. Baehni répond par l'affirmative. Ce même député observe ensuite qu'il n'y a pas de flotte bleue à Genève et s'interroge sur le projet de bateau à Anières. M. Baehni souligne qu'il s'agit d'un projet communal, porté par la commune d'Anières et dont la CGN n'est pour sa part que prestataire, et que les finances cantonales ne sont pas touchées. Il précise néanmoins que ce projet est mis entre parenthèses, car un référendum a été lancé par les habitants de la commune concernée.

Une députée socialiste désire savoir si les bateaux de la flotte blanche tournent sur le lac et s'ils changent d'itinéraires. M. Baehni précise que tous les bateaux sont susceptibles d'aller sur l'ensemble du lac et qu'il n'y a pas d'affectations précises. Il relève que tous les bateaux sont déjà passés par Genève. Il y a essentiellement « Le Savoie » qui part de Genève et qui fait des tours, mais il y a aussi une ligne qui fait Genève-Lausanne-Genève et une autre qui fait Lausanne-Genève-Lausanne, ce qui donne forcément deux bateaux qui assurent ces lignes. Ce qui était récemment le cas avec « Le Rhône » et « Le

Simplon » ; cette année, « Le Rhône » va être remplacé par « L'Italie », et la situation est aussi susceptible de changer en fonction des saisons et des périodes d'entretien. Cette même députée en déduit que le tourisme est peut-être lié à cette flotte blanche. M. Baehni confirme que c'est en effet une activité purement touristique.

Cette députée comprend également qu'il y a donc une promotion de cette flotte à l'office du tourisme et dans les hôtels. M. Baehni explique la représentation dans une commission consultative avec l'office du tourisme pour définir l'offre la plus appropriée ; sont ainsi discutés par exemple les dessertes des communes, le type de bateaux mis en service, etc. Les liens sont très étroits et seront encore renforcés. Cette députée observe enfin que, dans les hôtels, les abonnements TPG sont offerts ; il pourrait donc aussi y avoir des offres pour les bateaux de la CGN.

Un député MCG regrette pour sa part la disparition du grand tour du lac. Il se demande par ailleurs ce qu'il en est de la formation des apprenants et des partenariats avec les écoles de formation vaudoises, notamment au niveau de la serrurerie ou encore de la marqueterie. M. Baehni indique deux axes de formation : l'un concerne les secteurs de la serrurerie et de la menuiserie ainsi que l'administration, avec 6 à 10 apprenants chaque année ; l'autre se traduit par une école de formation marine, avec 12 personnes qui suivent un cursus complet, mais qui sont titulaires au préalable d'un CFC. Ces personnes viennent à la CGN suivre une formation de quatre mois comprenant un peu de navigation, en plus de travailler en été comme première expérience de batelier, puis ensuite le cas échéant en vue d'un emploi fixe, s'il y a une entente mutuelle sur les rapports de travail.

Un député d'EAG observe que M. Baehni a parlé du devoir de rénover « Le Rhône » pour les 30 ans à venir et il se demande quelle est la périodicité de ces rénovations. Il observe que le projet de loi mentionne une rénovation partielle en 1969, pour un bateau datant de 1927 ; il en déduit qu'un bateau tient donc à peu près 100 ans. Il s'interroge donc sur leur durée de vie. M. Baehni souligne que les bateaux n'ont pas tous été construits avec les mêmes soins et les mêmes matériaux. Certains ont mieux résisté que d'autres, puisque certains bateaux ont même subi la Première Guerre mondiale, comme « Le Simplon ». Il explique qu'à chaque fois qu'une rénovation complète est entreprise, la compagnie se cale sur les prescriptions de l'Office fédéral des transports qui veut un amortissement théorique aux coûts réels sur 33 ans. Sur le cycle de vie d'un tel bateau, on compte qu'il faut faire une rénovation un peu plus lourde qu'un simple entretien après 15 ans, ce qui a été le cas par exemple pour « Le Montreux » l'an passé pour un coût de 1,5 million (assumé par l'ABVL). Une inspection des chaudières tous les trois ans et de la coque chaque année est

nécessaire, de même que des maintenances courantes comme la peinture, etc. « Le Rhône » a subi un changement des chaudières dans les années 1960, mais c'est tout.

Ce même député constate encore qu'il n'y a pas souvent de bateaux qui vont sur Céligny ; il comprend que le fait de se rendre à Céligny n'est pas forcément rentable, mais il se demande s'il faut absolument un immense bateau pour se rendre là-bas et s'il n'y aurait finalement pas des bateaux plus petits pour rejoindre Céligny depuis Genève. M. Baehni explique que la question de Céligny avait déjà été évoquée du temps de M. Robert Cramer et que l'on avait même voulu supprimer cet arrêt, ce qui avait créé des remous politiques et donc un retour en arrière. A cet égard, M. Baehni précise que la compagnie profite en fait de la ligne Genève-Lausanne ou Lausanne-Genève pour s'arrêter à Céligny, car les tours du petit lac depuis Genève n'arrivent pas assez loin pour desservir Céligny. Le fait de prévoir une desserte spécifique pour Céligny nécessiterait un bateau supplémentaire que la compagnie n'a en l'occurrence pas.

Un député MCG rappelle que, en cas d'avarie majeure, les petits ports, tel celui de Céligny, peuvent servir de points de débarquement des passagers, hors lignes habituelles. Il précise par ailleurs que le chantier de la CGN est le seul, sur le Léman, capable de traiter des rénovations de cette envergure.

3. Délibération

Vote en premier débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12231. **L'entrée en matière est acceptée par 14 voix, soit à l'unanimité :**

Pour : 14 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 4 PLR, 1 PDC, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Vote en deuxième débat

Le président met aux voix le *Titre et préambule* :

Pas d'opposition, le titre et préambule est adopté.

Le président met aux voix l'*Art. 1 Crédit d'investissement* :

Pas d'opposition, l'art. 1 est adopté.

Le président met aux voix l'*Art. 2 Planification financière* :

Pas d'opposition, l'art. 2 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 3 *Subventions d'investissement accordées* :

Pas d'opposition, l'art. 3 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 4 *Amortissement* :

Pas d'opposition, l'art. 4 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 5 *But* :

Pas d'opposition, l'art. 5 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 6 *Durée* :

Pas d'opposition, l'art. 6 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 7 *Aliénation du bien* :

Pas d'opposition, l'art. 7 est adopté.

Le président met aux voix l'Art. 8 *Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat* :

Pas d'opposition, l'art. 8 est adopté.

Vote en troisième débat

Le président met aux voix le PL 12231 dans son ensemble.

Le PL 12231 est adopté par 14 voix, soit à l'unanimité des présents.

Pour : 14 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 4 PLR, 1 PDC, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Projet de loi (12231-A)

ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 4 190 000 F en faveur du groupe CGN SA pour la rénovation du bateau historique le « Rhône »

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

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit global fixe de 4 190 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour les travaux de rénovation du bateau historique le « Rhône » au profit du groupe CGN SA.

Art. 2 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est ouvert dès 2019. Il est inscrit sous la politique publique L – Economie (rubrique 0601 – 5652).

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Subventions d'investissement accordées

Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit d'investissement s'élèvent à 4 190 000 F.

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 But

Cette subvention d'investissement doit permettre au groupe CGN SA de procéder à la rénovation intégrale du bateau historique le « Rhône ».

Art. 6 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2022.

Art. 7 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 8 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, du 4 octobre 2013.