

Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 18 avril 2012 en vue de l'adoption d'une résolution visant à créer, sous l'égide de la Ville de Genève, un corps unique de protection et de sauvetage en regroupant le Service d'incendie et de secours de la Ville de Genève (SIS) et le Service de sécurité de l'Aéroport de Genève (SSA).

Rapport de M. Jean-Paul Guisan.

La proposition PR-960, déposée le 18 avril 2012, a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public et de l'information et de la communication (CSDOMIC) lors de la séance du Conseil municipal du 9 mai 2012. La commission a traité cet objet lors des séances des 10, 24, 31 mai 2012 et du 7 juin 2012. Les notes de séances ont été prises par M. Clément Capponi et Mme Stefanie Günther Pizarro que la commission remercie beaucoup pour leur travail.

Travaux de la commission

Séance du 10 mai 2012

Audition de:

- *M. Pierre Maudet, maire de la Ville de Genève, chargé du département de l'environnement urbain et de la sécurité, accompagné de MM. Bernard Sermier, ancien chef du projet ConvergenceS, et Vincent Moreno, chef et commandant du Service d'incendie et de secours (SIS);*
- *M. François Longchamp, président du conseil d'administration de Genève-Aéroport, et M. Jean-Claude Bitz, commandant du SSA;*
- *Mme Catherine Kuffer-Galland, présidente de l'Association des communes genevoises (ACG), et M. Alain Rutsche, directeur général de l'ACG.*

Synthèse des interventions et réponses de l'ensemble des personnes auditionnées (à l'exception des représentants des communes) aux questions posées par les commissaires après l'introduction de M. Maudet, lequel reprend les points de la proposition.

Coûts et financement

La Ville de Genève a-t-elle les moyens pour cette opération sur le long terme, étant donné le contexte économique actuel?

M. Maudet: Genève fonctionne avec un système dépassé. Avec le mécanisme proposé, la Ville peut se donner les moyens de le faire évoluer. On a une neutralité financière. On prend 16 millions de dépenses en plus, mais 16 millions de recettes aussi en année zéro. Ensuite, une réévaluation des montants exacts des prestations est faite en année deux et en année trois, mais l'Aéroport accepte l'idée que le pompier aéroportuaire, qui intègre la Ville et les mécanismes salariaux de la Ville, va

être payé au tarif que lui facture la Ville. Et que les mécanismes salariaux qu'applique la Ville avec son statut font que si le pompier coûte 100 000 francs en année une et 112 000 francs en année deux, l'Aéroport payera les 112 000 francs de l'année deux. A court terme, l'entité «pompier» doit devenir une entité intercommunale. Aujourd'hui, d'une part, la Ville paie trop et, d'autre part, les communes doivent être intégrées dans la gouvernance. Elles doivent participer davantage, mais aussi financièrement.

Au niveau du recrutement, cela va engendrer des coûts supplémentaires, en termes de ressources humaines (RH), car les personnes travaillant aux ressources humaines de l'Aéroport, vont être transférées aux ressources humaines de la Ville. On va donc avoir une augmentation RH.

M. Maudet: Les prestations de support seront intégrées dans le contrat avec l'aéroport. Ce que, jusque-là, l'aéroport assumait en termes d'administration est impacté dans les 16 millions. Il existe maintenant un poste de juriste pour le SIS, créé en prévision de ConvergenceS. Il y a quatre ans, sur la masse existante, ont été créés un poste de gestionnaire RH de type 3 et un adjoint de type 1, aussi en prévision du projet.

S'agissant du transfert d'une caisse de pension à l'autre dû aux actifs, la Ville aura-t-elle sur le long terme le moyen de payer les retraites des personnes concernées?

M. Maudet: Ces personnes sont jeunes, donc le point de vue économique immédiat est bénéfique. L'intégration du personnel du SSA en Ville de Genève représente une prestation de libre passage, d'une valeur de 10-12 millions qui sera versée par l'employeur actuel, le 1^{er} janvier 2013. Autre point, aujourd'hui, la cessation d'activité des pompiers se situe à 57 ans. A partir du 1^{er} janvier 2014, quand la CAP aura une personnalité juridique, on devra, comme pour les policiers, mettre tout le monde à 58 ans au minimum. L'âge sera donc relevé d'un an. Le projet exige de mettre en équilibre plusieurs curseurs très délicats, comme les salaires, les horaires ou les caisses de retraite.

Le surcoût lié au passage 24h/24 est-il intégré dans les 16 millions et le 24h/24 est-il lié à l'aéroport ou aux interventions de la nouvelle caserne?

M. Maudet: Ce surcoût est lié aux interventions de la nouvelle caserne, et ce afin d'assurer des temps d'intervention de moins de dix minutes à n'importe quel endroit du canton. La refonte du système est complète: intégration de 109 pompiers supplémentaires, harmonisation des horaires à 46 heures, relèvement de l'âge de cessation d'activité et augmentation de la capacité opérationnelle. La question des effectifs se pose. Ceux-ci sont constants depuis 1973, alors que la population a très grandement évolué. Donc oui, il faudra vraisemblablement plus d'effectifs dans un deuxième temps mais le coût induit sera aussi supporté par toutes les communes qui en bénéficient.

Organisation et commandement

Maintenant que l'on passe à 370 employés, la chaîne de commandement sera-t-elle plus distendue? La gouvernance du SPSG sera-t-elle bicéphale ou pas?

M. Bitz: Jusqu'à fin 2011, le personnel SSA était composé de 195 personnes. Dans la perspective de la fusion, la section surveillance, composée de 75 personnes, a été transférée dans une autre division. Il ne reste plus que cinq services: état-major, section feu, ambulanciers, infirmiers-nurses, et les transmissions. L'effectif est donc maintenant réduit à environ 120 personnes, dont les infirmières et les nurses qui restent à l'aéroport. Il faut évidemment mettre en place une certaine structure, avant de s'attaquer au commandement.

M. Moreno: Ce sont des questions récurrentes, qui notamment se sont traduites par un concept opérationnel, sous la forme d'un document, qui décrit de manière convergente comment cette chose-là doit fonctionner. Il y aura des commandements d'unité. L'avantage réside dans le fait que l'on crée une masse critique différente, avec des synergies différentes. On va diminuer les flux pour garantir ce qui existe aujourd'hui et performer.

M. Maudet: Le chef a été désigné, recruté l'année passée, et à la tête de chacune des unités, il y aura le commandant de l'unité opérationnelle aéroportuaire, M. Bitz, de l'unité opérationnelle urbaine, M. Schumacher, le responsable en charge du secteur ambulances, le chef des transmissions.

Respect des normes fédérales en matière de sécurité

M. Longchamp: Le résultat espéré est d'améliorer la sécurité du bâtiment et de la population, y compris celle qui prend l'avion. Les professionnels eux-mêmes disent que cette réforme a du sens et recèle un potentiel d'anticipation. Le problème du casernement allait de toute façon se poser au bout d'un moment. Le système de sécurité de l'aéroport obéit à des normes internationales, étant celui d'un aéroport de dégagement. Ces normes en Suisse sont surveillées par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). On ne peut pas déroger aux directives OFAC et le niveau de sécurité va rester le même. Dans le cadre du travail qui est actuellement fait avec l'aéroport, une norme imposée par l'OFAC prescrit un audit de sécurité qui sera effectué dans le deuxième semestre 2012.

Participation des communes

Mme Kuffer-Galland est très favorable au projet et prête à le soutenir, tout en y mettant une condition: que les communes à l'avenir, conformément à l'accord tripartite de janvier 2010, aient plus leur mot à dire. Jusqu'à présent, les communes ne contestaient pas vraiment les montants, mais n'appréciaient guère de payer ce qui représentait environ 35% du SIS, sans pouvoir intervenir, n'étant pas dans la gouvernance.

M. Maudet: Cela aura aussi pour conséquence que les communes bénéficieront du

nouveau concept et en seront parties prenantes Les questions que pose la Cour des comptes se poseront aussi pour les communes. Ce n'est donc pas seulement mettre le nez dans les affaires du SPSG, mais c'est aussi accepter d'entrer en matière sur un concept plus global.

M. Rutsche: Cette question se pose indépendamment du projet ConvergenceS. Elle se pose depuis des années, parce que les communes mettent 10 750 000 francs et que certaines communes injectent à elles seules plus d'un million. On a donc affaire à une certaine demande de la part de magistrats qui, en échange de cet argent, aimeraient bien avoir leur mot à dire. La nouvelle caserne répond à des motifs d'intervention et non à des motifs politiques comme l'intercommunalisation de la chose. Ce sera de toute façon une entité de droit public. Il s'agit donc de trouver une grande alchimie, qui permettrait de trouver des participations qui tiennent compte de la population, des besoins, des interventions, etc. Les choses ne sont pas encore dessinées, seules les prémices existent déjà. Le grand saut ne se fera qu'après la construction de la nouvelle caserne et le passage à une caserne ouverte 24h/24. C'est à ce moment-là que la part des communes augmentera.

Réponses à la question d'un commissaire (UDC) sur l'évolution de l'imputation réelle des coûts aux communes

M. Maudet: Beaucoup de prestations ne sont pas facturées et font partie du service public financé par les impôts. On ne va pas augmenter les tarifs des interventions.

M. Rutsche: L'écart n'est pas si important et il varie d'une année à l'autre. On assiste aussi, par exemple, à un débat entre les communes, notamment celles de la rive gauche, qui ne se voient pas dans le besoin de posséder de grandes échelles, étant donné qu'elles n'ont que des villas. Il y a une défense générale du territoire, marquée par une solidarité, et c'est ce qui importe. Maintenant il y a aussi un potentiel d'économies qui est mis en évidence par le rapport de la Cour des comptes, qui se situe au niveau des communes.

Situation des sapeurs-pompiers volontaires des communes

Les sapeurs-pompiers volontaires des communes ne seraient-ils pas finalement les victimes de la fusion?

M. Maudet: Comme le disait le rapport de la Cour des comptes, si l'on se dirige vers un modèle, qui serait l'étape d'après ConvergenceS et qui viserait à intégrer un corps professionnel principal et des corps volontaires qui vont continuer à exister, les sapeurs-pompiers volontaires ne vont rien perdre en compétences. En revanche, les communes devront accepter d'avoir une vision plus cantonale. Cette réforme ne découragera pas les sapeurs-pompiers volontaires. Aujourd'hui, ces derniers vivent des difficultés au niveau du recrutement, car l'espace strictement communal où ils expriment leur engagement est trop petit. S'entraîner et être mobilisé pour un nombre d'occurrences très restreint ne vaut plus la peine.

Comment peut-on envisager l'évolution à venir du rôle des sapeurs-pompiers volontaires dans les communes?

M. Sermier: La situation genevoise est comparable avec celle du canton de Vaud, où les sapeurs-pompiers volontaires sont majoritaires, à part ceux de Lausanne. Auparavant, chaque commune était compétente sur son territoire. L'établissement cantonal d'assurance a établi une cartographie des risques et des dangers en fonction de la population, des industries. On a donc fait exploser l'autonomie communale au profit de rassemblements liés aux risques et dangers. Le système fonctionne très bien, et donne satisfaction au niveau de la défense contre les incendies.

Audition de la délégation du SIS, représentée par le sergent Pascal Desjacques, Président CP SIS, et par le sergent-major Alexandre Genolet, suppléant CP SIS.

Synthèse des réponses de M. Desjacques (le seul à prendre la parole pour la délégation) aux questions des commissaires.

Accueil du projet, participation du personnel au processus de décision

M. Desjacques: Globalement, le projet a plutôt bien été accueilli. Au début avec réticence car il est ambitieux. Dès lors qu'il a été participatif, avec des groupes de travail, l'état d'esprit a changé. Ainsi, le projet a été accepté en assemblée générale. Une majorité accepte le concept, c'est-à-dire les horaires, et, également, le concept sapeur-pompier urbain (SPU) ainsi que l'entrée en matière sur l'âge de la retraite. Toutes les propositions du magistrat ont été jugées pleinement satisfaisantes. Le projet a plein d'aspects positifs, c'est une opportunité à saisir. Il permet des réformes importantes au niveau du secteur de l'intervention, et des réformes au niveau sanitaire des pompiers.

Un des groupes de travail a spécialement étudié le concept SP. Au départ, l'objectif consistait, au travers de ConvergenceS, à amener une réflexion profonde sur la façon dont, à l'avenir, on allait fonctionner en milieu urbain. «Ce concept SPU est novateur, pérenne et visionnaire. Nous y attachons une grande importance, car il va permettre de répondre aux besoins futurs du canton de Genève. Il pourrait voir le jour même dans l'hypothèse où ConvergenceS n'aboutirait pas. Il y a un seul petit bémol, car il demande des effectifs pour fonctionner, que ce soit au niveau opérationnel ou au niveau des horaires. On réclame du personnel, ce qui est une contrainte importante, car le personnel requiert une masse salariale. Etant donné que depuis près de quarante ans on n'a pas été capable de faire évoluer le service, il y a bien un jour où il faudra activer les choses.»

Salaires

Il n'y a presque aucune différence sur les niveaux qui vont de l'homme du rang au chef d'équipe, il y en a au niveau des officiers, et cette situation-là, à terme, peut être malsaine. Un certain grade comprend un certain salaire, que ce soit à l'aéroport ou à la Ville de Genève. La fusion va donc amener des problèmes de salaire, avec

certaines inquiétudes, même si pour l'instant il n'y a pas de solutions. C'est une réalité, et il y a une légère peur que cela amène un certain mal au sein des garages.

Ces questions sont prises en charge et les directions respectives ont ouvert des discussions avec le personnel.

Formation

Un concept de formation a été mis en place au travers des écoles de formation latines, qui regroupent l'ensemble des cantons romands et le Tessin. Il s'agit donc bien d'augmenter le recrutement durant la formation dans ces écoles latines, afin d'avoir à terme l'effectif qui est estimé optimal pour agir de façon optimale. Le seul problème réside dans le fait que pour entrer dans cette école, il y a plus de 600 critères de sélection qui limitent aussi le recrutement.

Choix de la Halle 7 et avenir des autres casernes

Le bâtiment en lui-même pose un problème, quant à sa forme, qui aura des conséquences sur le stationnement des véhicules et sur les délais d'intervention. Un autre problème est l'emplacement, à savoir le sous-sol, où seront stationnés les co-bus, contenant des litres de mazout à proximité du centre névralgique de la future centrale. Il va donc falloir pallier constamment aux contraintes qu'entraîne ce bâtiment, ce qui entraînera des coûts.

Mais le problème principal est l'emplacement de la future caserne et l'avenir des autres casernes. L'accès est un problème, car elle est coincée entre une autoroute et un aéroport.

Par conséquent, les représentants du SIS préconisent de changer l'optique d'une caserne d'état-major avec des bureaux, et de la considérer plutôt comme une caserne satellite, où seulement un certain nombre de véhicules desserviront les régions périphériques. Il serait en effet dommageable de supprimer la caserne 2 des Asters, qui permet d'intervenir directement dans des centres importants comme les Pâquis. La caserne pourrait se situer plutôt à Châtelaine, ce qui les amènerait très rapidement sur l'autoroute, le centre, l'aéroport et la campagne. Il est essentiel d'avoir plusieurs centres pour raccourcir ces délais. Il faut donc bien réfléchir avant d'abandonner ces casernes secondaires. L'étude votée par le Conseil municipal permettra de répondre à ces questions.

Question d'un commissaire (UDC): En augmentant leur activité, la caserne 1 et la caserne 3 pallieront-elles à l'absence de la caserne 2?

C'est une possibilité. Le problème, c'est les ponts. Si l'accès pour atteindre l'autre rive était facile, ça permettrait de pallier à la suppression des Asters. Le problème de la caserne 1, c'est le pont de la Coulouvrenière, et la caserne 3 est en charge de toute la rive gauche. La région où se trouve la Halle 7 est pertinente, mais l'endroit précis pose problème.

Audition de MM. Fabrice Scheffre, secrétaire syndical SSP/VPOD; Nicola Squilacci, délégué sapeurs-pompiers SSA; Pablo Hernando, délégué et porte-parole DP SSA

Synthèse des réponses des trois personnes auditionnées aux questions des commissaires

Accueil du projet, participation du personnel au processus de décision

Le personnel du SSA se réunit en assemblée générale, élit les délégués qui vont représenter le personnel, et adopte les résolutions dans lesquelles ils donnent mandat à leurs collègues d'aller défendre tel ou tel point. Les activités sont ensuite transmises devant l'assemblée générale. Lors de l'assemblée générale qui s'est tenue récemment, le projet a été validé, parce que le personnel a été intégré dans le processus de réflexion. Ils veulent aller de l'avant, et voient ce projet d'un bon oeil, avec quelques réticences, notamment au niveau des horaires et des 46 h, car les sapeurs-pompiers du SSA ne savent pas encore ce qui va leur être demandé. Ils ne savent pas encore si cela va être possible de passer sur du 46 h, car ils n'ont pas encore toutes les cartes en main.

Le SSA a donc voté le projet à l'unanimité, avec une abstention. Mais la question n'était pas de demander si on adhère ou non au projet. La question était, premièrement, de savoir si le mandat qui avait été confié à la délégation du personnel était rempli et, deuxièmement, un mandat a été donné à cette délégation, afin de poursuivre les négociations, en vérifiant que concrètement, les promesses tenues se réalisaient. La question du projet ne s'est même pas posée, car cela allait de soi.

Future unité sanitaire fusionnée

Un groupe de travail a activement élaboré deux rapports de synthèse. Un premier qui devait déterminer la possibilité d'une faisabilité précoce à l'horizon 2012 pour la fusion anticipée des deux unités sanitaires. Un deuxième rapport terminé dans lequel le concept global et le fonctionnement de la future unité sanitaire sont définis.

Avenir des employés de l'atelier mécanique de l'aéroport

Le personnel de l'atelier mécanique gère l'entretien de tous les véhicules aéroportuaires, mais il ne sait pas ce qui est prévu pour lui dans la suite du projet. Ils vont rester à l'aéroport mais il y aura des véhicules spécifiques à gérer à l'aéroport.

Vision du SSA sur l'emplacement de la caserne

Les pompiers n'ont pas calculé combien de temps il leur faudrait pour quitter la caserne. Ils se fient aux normes OACI, qui déclarent que tant de moyens doivent être là en tant de temps. Donc l'endroit est pertinent.

Interopérabilité, synergies, formation

L'interopérabilité prendra du temps. Le bon côté, c'est que les deux services ont les mêmes diplômes, avec la même formation. Un tronc commun sera à définir, et ce tronc s'élargira au gré du temps. Il y a une forte attente du point de vue du personnel du SSA, car la gamme des activités à faire va s'élargir. Des négociations sont menées depuis le début avec le SIS pour accorder les violons. La complexité des tâches peut faire qu'une interopérabilité totale ne sera jamais possible.

Classes de salaire et caisses de pension: problème posé par le procès opposant les sapeurs-pompiers de l'aéroport à la CIA et à leur employeur

Depuis le départ, ce que le SSA a cherché à obtenir, ce sont des garanties au niveau salarial et en termes de caisse de pension. Ces garanties ont été reçues. L'harmonisation des deux corps au niveau salarial sera totale; c'était une des conditions à la base. En ce qui concerne les retraites, on peut dire, d'une manière générale, que, à niveau d'ancienneté égal, le pourcentage de rentes n'est pas nécessairement le même.

Le projet de fusion a mis en lumière un problème à l'aéroport qui a débouché sur un procès qui est en cours et dont les parties en cause sont les sapeurs-pompiers de l'aéroport, d'une part, et leur employeur d'autre part. Certains sapeurs-pompiers ont été sous-assurés. Le problème relève d'une disparité entre la classification de fonction et la classification déterminante pour la prévoyance, qui en soi est légale. Toutefois, dans ce genre de situation, il doit y avoir une convention entre les deux parties, ce qui semble ne pas avoir été le cas.

Tout le monde n'est pas concerné: la majorité se considère satisfaite pour ce qui est de la projection de prévoyance proposée par la CAP. Il faudra cependant attendre l'issue du procès pour que toutes les réticences soient levées.

Séance du 24 mai 2012

Auditions de Mme Simone Irminger, directrice du département de l'environnement urbain et de la sécurité, et de M. Mauro Camozzato, adjoint administratif à la Caisse d'assurance du personnel (CAP). Leur audition a été demandée pour clarifier avant tout les questions de prévoyance professionnelles.

Synthèse des réponses des deux personnes auditionnées

Adaptation des salaires du SSA

Il a été garanti au personnel du SSA que les salaires seraient coulissés et adaptés en fonction de l'échelle de traitement de la Ville de Genève. Les situations qui connaîtraient un écart important sont rares et ces cas seraient traités individuellement. Sur 92% du personnel concerné, il est possible de prendre le salaire actuel au SSA et de trouver un montant équivalent dans la classe de traitement correspondant à leur fonction à la Ville, et ce bien que les politiques de

rémunération de l'aéroport et de la Ville ne soient pas semblables et que le personnel de l'aéroport touche notamment une prime variable à l'atteinte des objectifs qui n'existe pas à la Ville. Pour prendre en compte les salaires actuels du SSA (salaire de base, 13^e salaire + prime), la Ville a intégré la prime dans son échelle de traitement à travers un calcul qui permet d'obtenir une moyenne annuelle de 7000 francs.

Sur les questions de salaires et de retraite, il existe une liste des situations problématiques qui dénombre 8 cas. Le problème des grades se pose, notamment quant à l'équivalence des conditions d'obtention des grades. Les cadres de l'aéroport sont effectivement mieux rémunérés qu'à la Ville. La fusion entraînera peut-être des petites différences entre un adjudant SSA qui aura obtenu son grade sans avoir suivi exactement le même parcours que son homologue SIS. Ces différences vont se lisser avec le temps. Elles font l'objet de discussion entre la Ville et l'aéroport, sachant que la Ville a le souci de l'égalité de traitement par rapport au personnel actuel du SIS et l'obligation de respecter son cadre statutaire.

Indemnité pour cessation d'activités et transfert des prestations

Le personnel en uniforme de la Ville cesse son activité à 57 ans mais n'est pas mis à la retraite avant d'avoir atteint l'âge de 62 ans. Dans l'intervalle, les employés reçoivent en contrepartie une indemnité correspondant à un certain pourcentage de leur dernier salaire. Le transfert d'une partie du personnel du SSA au SIS va entraîner un coût indirect par le biais de cette indemnité pour cessation d'activité et que ce coût a été chiffré par la Ville de Genève.

Les simulations effectuées montrent que la CAP, qui reprendra le montant capitalisé par la CIA, est en mesure de proposer des rentes à 62 ans équivalentes à celles que propose la CIA pour un âge correspondant, ceci à l'exception de 6 cas.

Litige entre, d'une part, l'aéroport et la CIA et, d'autre part, les collaborateurs de l'aéroport

Le litige remonte à 1999, moment où l'Etat a revu sa politique de rémunération. Les salaires des employés de l'aéroport ont été augmentés pour correspondre aux nouvelles normes salariales de l'Etat. Or, pour les employés de l'aéroport, il a été décidé de maintenir le salaire assuré en dessous du nouveau salaire (environ 2 classes). Aujourd'hui, les employés de l'Aéroport constatent qu'ils sont sous-assurés.

Une procédure est actuellement en cours devant la chambre des assurances sociales qui oppose, d'une part, l'aéroport et la CIA et, d'autre part, les collaborateurs de l'aéroport qui ont fait recours contre cette situation. On est en attente d'une décision judiciaire depuis une année et il y aura appel de la part de la partie qui succombera, ce qui signifie que l'on a encore 2 à 3 ans devant soi avant que ce litige ne soit tranché.

Conséquences du litige pour la CIA et la Ville

Le transfert du personnel du SSA au sein du SIS ne va pas péjorer le code couverture à la CIA pour la simple raison qu'il y a un principe de liquidation partielle qui est prévu, c'est à dire que la CIA va faire «supporter» cette perte à l'employeur qui décide de résilier le contrat.

Une facture sera donc adressée à ce titre à l'aéroport de Genève. Il n'y a pas de péjoration ou d'augmentation du degré de couverture et il n'y aura pas de rappel facturé à la Ville de Genève.

Si le transfert s'effectue au 1^{er} janvier 2013, la Ville recevra un montant de libre passage et le calcul des prestations de sortie et des éventuels compléments d'apport de libre passage recalculés ultérieurement se feront sur cette base.

Les prestations seront correctement financées par rapport aux apports et il ne sera pas demandé ni à la CAP, ni à la Ville de mettre la main à la poche.

Consultation du personnel sur les questions de prévoyance

Les délégations du personnel du SSA ont été invitées à une séance au cours de laquelle il a été fait une présentation détaillée autour de la CAP et de ses statuts, et il a été répondu à toutes les questions soulevées. La Ville a proposé au personnel SSA d'organiser une assemblée générale du personnel pour répondre à toutes les questions qu'ils avaient en commun sur les plans de prévoyance et s'est engagée à organiser par ailleurs des permanences pour recevoir les gens individuellement pour toutes les questions supplémentaires. Cette assemblée a eu lieu le 8 mai et la Ville est toujours dans l'attente d'un retour de la part de la délégation du personnel. Cette dernière est en train de collecter toutes les questions en commun et reprendra contact avec la Ville dès qu'une vue exhaustive de ses interrogations aura été dégagée. La Ville s'est donc engagée à recevoir tout le monde, collectivement et individuellement et par ce biais les employés concernés auront accès à toutes les informations utiles et nécessaires.

Évolution des effectifs

Il y a une organisation et des réallocations internes de ressources à faire qui représentent tout un travail, raison pour laquelle la fusion qui aura lieu le 1^{er} janvier 2013 va se faire en conservant chaque corps et les conditions de travail actuelles, notamment en termes d'horaire. L'année 2013 sera une année de transition, l'objectif étant d'arriver au 1^{er} janvier 2014 avec un maintien des prestations supports que l'aéroport fournit au SSA (maintenance des postes informatiques notamment).

Cette transition se fera avec les ajustements nécessaires, l'outil étant le contrat de prestations entre la Ville de Genève et l'aéroport, c'est-à-dire que la Ville de Genève devra fournir des prestations à l'aéroport, qui lui seront payées par ce dernier, et l'aéroport fournira de son côté des contre-prestations à la Ville de Genève.

Limite des prévisions

En terme de prévoyance professionnelle, que ce soit à la CIA ou à la CAP, on travaille à courte vue. La CAP va avoir au 1^{er} janvier 2014 une personnalité juridique et des possibilités de plans de prévoyance différents. La question de la pertinence d'avoir un plan de prévoyance qui tienne compte de la pénibilité de certaines fonctions avec un âge de la retraite adapté se pose. Dans la mesure où cette solution serait envisagée, cela représenterait pour les pompiers notamment, la possibilité d'avoir un plan de prévoyance avec une retraite par exemple à 60 ans. La problématique actuelle s'en verrait alors totalement modifiée.

Séance du 31 mai 2012

Audition de M. Tissot, ancien commandant des sapeurs-pompiers du Grand-Saconnex

M. Tissot a 54 ans. Il a travaillé 29 ans à la compagnie du Grand-Saconnex, dont 13 ans à Etat-major et 5 ans comme capitaine. Il a remis la compagnie le 31 décembre 2010. Il a approché un des commissaires et lui a demandé de pouvoir rencontrer la commission pour faire part de ses divergences. Il s'exprimera à titre personnel. Il s'est entretenu avec différentes personnes particulières dont les propos lui ont semblé représentatifs: le président de la Fédération genevoise des corps de sapeurs-pompiers; un officier du régiment des sapeurs-pompiers du SSA; le lieutenant-colonel, directeur adjoint de la sécurité civile. Une des ses principales doléances est le fait que les sapeurs-pompiers volontaires n'ont pas été consultés. Les différentes personnes avec qui il a parlé lui ont fait part de leurs inquiétudes relatives à différents aspects du projet. Par ailleurs, M. Tissot a aussi partagé avec la commission les solutions alternatives auxquelles il a songé.

Synthèse des problèmes dénoncés par M. Tissot, et de ses réponses aux questions des commissaires.

Satisfaction donnée par le statu quo et absence de consultation

La situation présente satisfait pleinement la population et toutes les parties concernées, en matière de performance, de sécurité et de conditions de travail. Actuellement, pompiers volontaires et professionnels collaborent normalement. Or, les pompiers volontaires n'ont pas été intégrés dans le projet. A quoi vont-ils servir dès lors que des pompiers professionnels sont engagés 24h/24h? Beaucoup de pompiers de la rive gauche ne comprennent pas pourquoi ils participeraient au financement d'un projet qui ne leur rapportera rien.

Pertinence du choix de la halle 7, problèmes de circulation et d'accessibilité

Le secteur autour de la Halle 7 est tous les jours encombré (bouchons sur la route de Meyrin, route de Pré-Bois saturée, l'aéroport est saturé au moment des départs en vacances, lors de grandes manifestations. Comment imaginer que les pompiers puissent sortir librement 24h/24h, 365 jours par année, en étant placés à la Halle 7.

Toutes les questions d'infrastructure liées à une caserne de pompiers risquent de poser un sérieux problème de cohabitation avec les exposants.

Il croit savoir que l'actuelle caserne des SSA qui se situe sur le tarmac sera conservée, parce que les délais légaux d'intervention sont trop courts pour pouvoir être respectés en partant de la Halle 7. Par ailleurs, les pompiers SSA n'ont à disposition que le matériel qui se trouve sur leur véhicule sans moyen de les recharger en cours d'intervention. Ces véhicules devront par conséquent rester dans la caserne sur le tarmac. Les véhicules qui pourraient être stationnés à la Halle 7 seraient des ambulances, des petits véhicules, mais pas les véhicules d'intervention spécialisés.

Le soir, la route de Pré-Bois et l'avenue Louis-Casaï pour rejoindre la route de Meyrin sont bouchées dans les deux sens. Et la route de Meyrin est une véritable catastrophe depuis l'arrivée du tram. La nouvelle caserne devrait être plus décentralisée, par exemple dans la région de Saint-Genis ou sur le site des citernes de Vernier, appelées à être démolies.

Quant à la caserne des Asters, il existe une volonté politique de lui nuire pour justifier un déplacement au Grand-Saconnex. Un arrêt de tram a été installé devant la sortie des garages de la caserne des Asters, ce qui oblige les SIS à faire le tour du quartier pour descendre ou remonter la Servette. En outre, la route depuis Balexert jusqu'à Meyrin est impraticable sur la voie du tram par les véhicules de pompiers en raison de la hauteur des trottoirs.

Le besoin d'une nouvelle caserne est réel, mais du moment que celle des Asters est là et que les travaux de la Halle 7 ne prendront probablement qu'une année, il n'est pas nécessaire que la fusion soit achevée en 2016. Les taux démographiques resteront stables. La caserne des Asters va a priori revenir aux mains des pompiers volontaires et la question de la gêne dans le quartier demeure.

Audition de M. Pierre Maudet, accompagné de Mme Irminger et de M. Moreno

Réponses des personnes auditionnées aux questions des commissaires. M. Maudet a précisé qu'il s'appuiera sur sa directrice pour la question des salaires et sur M. Moreno pour la question de l'augmentation des effectifs et de la logistique.

Retour sur la pertinence du choix de la Halle 7 pour la nouvelle caserne

L'étude dont le crédit a été voté (PR-933) dira si la Halle 7, est le meilleur ou le moins mauvais lieu, notamment en termes d'accessibilité, sachant qu'il n'existe pas de terrains nus 6000 m² au minimum à disposition pour une caserne. La question de l'emploi de la route de Meyrin par les véhicules de secours fait donc partie de l'étude pour lequel un crédit de 6,5 millions a été voté.

Des audits portant sur la sécurité font partie de l'étude pour que les normes internationales en vigueur soient garanties. Une étude d'accessibilité et de mobilité indépendante a été réalisée. Des tests en temps réels ont déjà été effectués avec les

pompiers au moment du Salon de l'auto et se sont révélés positifs. Toutefois, ces tests incitent à demander au DGM et au DCTI de légers aménagements en termes de carrefour et de feux prioritaires, notamment sur le secteur Meyrin, aménagements qui seront pris en charge par l'Etat. Les études envisagent aussi des solutions au niveau des voies de contournement. Il faudra aussi trouver des solutions relatives aux problèmes que posent les caténaires du tram et les trottoirs, trop hauts à certains endroits.

Il est possible de mettre des grandes puissances dans la Halle 7, mais que la question du délai – légal – de ralliement de 3 minutes depuis n'importe quel point du tarmac n'est pas encore résolue. Les paramètres à intégrer sont les effectifs du personnel, les horaires et la capacité. Plusieurs alternatives sont envisagées dans le cadre de l'étude de faisabilité, dont un champignon avancé sur le tarmac. Une des variantes au champignon est la passerelle qui relie le tarmac du côté de citernes de Vernier.

Avenir de la caserne des Asters

On ne peut pas encore se prononcer sur l'abandon total des Asters. Cette caserne, située au milieu d'un complexe locatif provoque des mécontentements au sein de la population concernée. La construction du tram représente d'ores et déjà un obstacle physique et modifie le paysage urbain de ce périmètre.

Une des questions qui se posent est de savoir si l'on restreint l'espace des Asters dévolu aux pompiers SIS pour y installer les pompiers volontaires de la rive droite. Ces derniers sont actuellement dans un tout petit local à la rue Amat aux Pâquis et dans un autre au chemin Furet, ce qui n'est pas très rationnel. Il serait aussi possible d'utiliser une partie de la caserne des Asters comme espace de stockage (bateaux pour intervention sur le lac ou équipements spécifiques rail-route). Enfin, les Asters ne peuvent plus rester le point de départ de la rive droite. D'autres services de l'administration s'intéressent à cet espace, qui nécessitera d'investir des sommes importantes vu son état de vétusté. Sa rénovation impliquerait aussi le déplacement de la caserne, puisqu'on ne pourrait pas faire partir de camions dans ce contexte. Cependant, il pourrait s'agir d'une caserne d'appoint, puisqu'on se trouve dans une logique de satellite, ou comme zone de démarrage pour certains convois ou certains véhicules.

Augmentation prévisible des effectifs, interopérabilité

L'aéroport maintiendra une structure logistique et des prestations de service pour les véhicules de l'aéroport, lesquelles qui seront définies dans des contrats ad hoc. Le travail sera assumé avec les mêmes moyens que précédemment. Plusieurs groupes constitués notamment de pompiers, mais aussi des ambulanciers et d'opérateurs des centrales d'alarme ont travaillé sur le projet pendant plus d'un an et demi. Chacun des différents groupes a rédigé un ou plusieurs rapports tenant compte de leurs recommandations. Ces rapports ont été transmis à la direction de projet qui les a soumis au Comité de pilotage.

Dans les deux ans à venir l'administration optimisera l'engagement du personnel en présence. Les pompiers SSA vont d'abord être formés à l'interopérabilité avant que le futur SPSG n'envisage d'engager de nouvelles recrues. Le dispositif de 1973 devra être revu en profondeur. A cet égard, il faut étudier le ratio par rapport à Zurich qui a fait le même exercice il y a deux ans. Il n'est pas exclu d'engager de nouveaux pompiers dans quelques années. Il s'agit avant tout d'optimiser les forces en présence sur les nouveaux horaires et les nouveaux lieux, raison pour laquelle aucun nouveau poste de pompier n'a été annoncé pour le budget 2013.

Une augmentation d'effectifs ne devrait avoir lieu que dans la mesure où le SPSG constitue une structure juridique autonome.

A ce stade, le magistrat ne peut pas garantir que des économies seront faites sur les deux premières années. A l'inverse il ne peut pas s'engager à créer, dans la même période, de nouveaux postes pour donner satisfaction à la commission du personnel du SIS, parce que le dispositif est en pleine mutation. En dépit de tout cela, il voudrait faire le pari qu'une meilleure utilisation des 109 employés dans un cadre plus large, des horaires revus, une masse critique plus grande (notamment pour les ambulances, qui, avec la fusion pourraient passer de deux à trois, ce qui signifie plus de sorties, plus d'entraînements et plus de recettes aussi). De ce point de vue-là il s'agit d'une optimisation, donc d'une économie, le but premier étant une mise à jour du dispositif de sécurité.

Coûts engendrés par le passage des SSA à la CAP

Cf. le document en annexe daté du 30 mai 2012 qui a été transmis à la commission par Mme Irminger intitulé: «Impact du plan de cessation d'activité du personnel du Service de sécurité de l'aéroport»

Intégration des sapeurs-pompiers volontaires

Le magistrat compte s'appuyer sur les sapeurs-pompiers volontaires qui doivent cependant évoluer. Il existe un rapport de Mme Michèle Künzler qui ouvre la réflexion sur l'intégration de ces derniers (où et à quelle heure), sachant qu'il leur est devenu plus difficile de travailler de nuit en raison des pressions de leurs employeurs.

Quant à l'hostilité entre les pompiers volontaires et les pompiers professionnels qui résulte d'un esprit corporatiste, on ne peut que la déplorer. De leur côté, les rapports entre les pompiers SIS et SSA dont les métiers sont au départ différents ne pourront évoluer que dans un sens favorable, en fonction des progrès de l'interopérabilité grâce aux formations communes, notamment. Plus vite cette fusion aura lieu, plus vite les gens pourront être rendus opérables, en les faisant dépendre d'une même hiérarchie et en mixant les équipes.

Un commissaire a consulté le site des sapeurs-pompiers suisses sur lequel figurent les statistiques 2011. Les corps professionnels genevois compteraient 355 pompiers urbains. A Zurich on compte 60 sapeurs-pompiers en moins, et ce alors même que

Zurich est plus grande que Genève, tant au niveau de l'aéroport que de la Ville.

Selon le magistrat, ce chiffre, qui figure sur une statistique issue d'un organe privé, doit être divisé par 2, à moins qu'il n'inclue les pompiers volontaires. On dénombre 235 pompiers professionnels à Genève, soit 160 sapeurs (SIS) et 75 pompiers spécialisés du SSA auxquels s'ajoutent les deux corps de pompiers volontaires intégrés dans le SIS. Le nombre des pompiers volontaires n'est pas le même en raison de la configuration différente des deux villes. Il existe à Zurich, canton beaucoup plus grand que Genève, un mécanisme également en vigueur dans le canton de Vaud de centres de renfort, soit des pôles régionaux ou sous-régionaux pour lesquels travaillent des volontaires et des professionnels.

Nécessité de mettre en oeuvre le projet dès le 1^{er} janvier 2013

Ce projet, dont on examine les différents paramètres depuis 2008 déjà est maintenant à bout touchant. Pour mémoire, Zurich l'a concrétisé il y a deux ans déjà. En résumé, le projet a toujours été analysé sous deux angles différents, à savoir le volet fusion, lequel se concrétisera dans un premier temps et le volet infrastructures. Le volet fusion comprend la question des salaires et de la prévoyance professionnelle puis, dans un deuxième temps, les questions liées à la gouvernance.

Concernant la caserne, il est vrai que le magistrat doit encore se voir confirmer certains éléments pour présenter les garanties nécessaires, et c'est justement pour cela qu'il a décidé de faire voter le projet d'étude qui a été accepté par le Conseil municipal. Une pré-étude montre que: 1. ce projet est réaliste, 2. il est situé au bon endroit, 3. il a été examiné minutieusement par le Conseil municipal, 4. il tient compte de la sécurité des citoyens.

Le statu quo serait beaucoup plus risqué. S'il fallait attendre 2020 pour qu'une nouvelle caserne voie le jour, ce serait trop tard, quand on pense au rythme d'urbanisation du canton. Le besoin d'évolution du dispositif des sapeurs-pompiers repose en partie sur la pierre angulaire des professionnels, de pair avec les volontaires. Ce qui est important, c'est de donner un signal, même s'il s'agit uniquement d'une résolution qui doit s'accompagner dans le courant de l'automne de toute une série d'autres informations (valorisation et transferts des actifs, etc.).

Le processus budgétaire est celui sur lequel le Conseil administratif doit se baser. Si l'on devait le décaler d'une année, le changement qui en découlerait serait d'autant plus important que le processus de fusion se retrouverait en même temps que le processus de changement de caisse (prévu pour le 1^{er} janvier 2014), sans oublier l'échéance fixée pour le 1^{er} janvier 2015 de la migration vers l'établissement intercommunal. Il est important de respecter ce phasage, parce qu'il permet de garder un rythme convenu avec le terrain, soit les syndicats.

Séance du 7 juin 2012

Tour de table

Le Mouvement citoyens genevois renonce à l'audition du président de la Fédération genevoise des sapeurs-pompiers et voudrait connaître le coût des opérations pour le mois de septembre. Il propose deux recommandations: «il est demandé au Conseil

administratif de chiffrer les coûts avec exactitude» et «il est demandé au Conseil administratif que les pompiers volontaires soient tenus informés des événements au même titre que les pompiers professionnels». Le président répond qu'il s'agit de remarques qui figureront dans le rapport, mais qui ne modifient en rien la teneur de la proposition PR-960.

Ensemble à gauche est prêt à voter le projet, il soumettra plusieurs propositions d'amendements lesquels prennent en compte notamment les desiderata des pompiers professionnels, qui ont été mentionnés dans les auditions précédentes. Par ailleurs, le commissaire souhaiterait supprimer le 6^{ème} considérant de la proposition, avec lequel son parti n'est pas d'accord. On lui fait remarquer qu'on ne peut pas modifier les considérants.

Pour le Parti libéral-radical, toutes les réponses nécessaires ont été données par le magistrat. Il s'agit d'un projet qui anticipe sur les besoins de la population en matière de sécurité. Par ailleurs, le projet soulève l'enthousiasme des associations professionnelles concernées. Quant aux pompiers volontaires, ils ont déjà été informés et leurs avis seront pris en considération.

L'Union démocratique du centre est prête à voter. Lors des auditions, qui ont permis de poser toutes les questions nécessaires, il est surtout apparu une problématique au niveau de la halle. Or, le vote de la proposition PR-960 ne concerne que la fusion des deux corps.

Les socialistes sont également prêts à voter cette fusion qui s'inscrit dans un projet qui réfléchit sérieusement à l'avenir du sauvetage dans le Canton de Genève.

Les Verts sont favorables sur le fond à ce projet auquel ils souhaitent des amendements.

Discussion sur le premier amendement

Projet d'amendement d'Ensemble à gauche d'intégrer à la fin de la première invite: «et d'intégrer la création d'une caserne supplémentaire, disponible 24/24, destinée à l'intervention tant dans le contexte aéroportuaire qu'urbain sur la rive droite et complémentaire à la caserne satellite des Asters.»

Le commissaire d'Ensemble à gauche relit le paragraphe «Infrastructures» du chapitre 3.1 de la proposition PR-960 et rappelle que les opportunités liées au projet font référence à l'espace prévu pour la caserne commune. Il ne voit pas pourquoi l'on se priverait de cette information, dans la mesure où la question se pose et qu'il est, à son avis, utile, voire nécessaire que la proposition intègre la totalité des aspects du projet. Il dit vouloir obtenir, par le biais de sa proposition d'amendement, l'éclaircissement des zones d'ombres éventuelles.

Un commissaire (UDC) relève que si cette proposition d'amendement devait être acceptée, cela empêchera le projet de se réaliser, car on ne peut pas voter à la fois la fusion et y associer le projet de construction d'une caserne, la modification de tracés de route, etc. Il reviendra au magistrat de revenir là-dessus.

Un commissaire (S) relève également qu'un crédit d'étude a été voté il y a 4 mois, lequel décrit précisément vouloir étudier la possibilité d'une caserne supplémentaire disponible 24/24. La proposition d'Ensemble à gauche est redondante et peu efficace, dans la mesure où il s'agirait de chiffrer le coût des opérations dans la proposition d'amendement. La commissaire aurait d'ailleurs entendu que la caserne des Asters fonctionnerait comme caserne diurne d'appoint et qu'il s'agirait par la suite de voir, en fonction aussi de la vétusté du bâtiment, ce qu'il convient d'en faire.

Pour un commissaire (UDC) il faut attendre les retours d'étude et, notamment, l'évaluation des coûts. La fusion des corps peut se faire sans la caserne. Au demeurant, le magistrat a répondu clairement que les Asters ne seraient pas supprimés, mais utilisés, dans un futur proche, comme un poste avancé ou un dépôt de véhicules. Cette déclaration rejoint en tous points ce qui a été demandé par les pompiers professionnels eux-mêmes.

Pour un commissaire (EàG) la proposition que son parti a faite est justifiée. En effet, son parti se fait le relais des pompiers professionnels qui, lors de leur audition, ont fait remarquer de manière très claire que la caserne des Asters a toute sa pertinence au vu de la conception de la ville et de leurs capacités à assumer leurs interventions. Si l'amendement devait être refusé, Ensemble à gauche reviendra à la charge en plénière.

Selon un commissaire (Ve) la crainte de la suppression à moyen terme de la caserne des Asters est très présente. Le vote de la fusion des deux corps, soit de la partie organisationnelle du projet, relève aussi d'une volonté de réaliser des économies d'échelle, ce qui entraînerait une sorte de blanc-seing pour la suppression des Asters. Aux yeux du commissaire, l'amendement d'Ensemble à gauche va dans le sens de préserver les Asters, ce qui est différent que de vouloir obtenir la création d'une caserne supplémentaire. Il s'agit de ne pas préjuger de la suppression en tant que telle.

Un commissaire (MCG) considère que les pompiers sont mieux placés que les magistrats pour évaluer les problèmes qui se posent sur le terrain. Il espère donc que ce sont eux qui auront le dernier mot. Si les pompiers ont exprimé le besoin de garder la caserne des Asters, il faut en tenir compte. Le commissaire précise qu'il est lui-même membre de la commission des travaux, qu'il connaît bien les pompiers et que la caserne des pompiers de l'aéroport est aujourd'hui vraiment devenue obsolète.

Un commissaire (PLR) rappelle que les questions d'infrastructures se poseront plus tard dans le cadre du crédit d'étude qui a été voté et du crédit de réalisation qui sera soumis au Conseil municipal.

Discussion sur le 2^e amendement

Projet d'amendement d'Ensemble à gauche à la deuxième invite, entre le deuxième et le troisième paragraphe, d'ajouter un paragraphe supplémentaire: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif: de préparer, d'entente avec les représentants des personnels des deux corps, l'éventuel engagement de personnel supplémentaire pour assumer le surcroît de travail, notamment logistique, entraîné

par la fusion et d'intégrer cette donnée dans le futur contrat de prestations avec les partenaires (Genève Aéroport & ASC).»

Le commissaire d'Ensemble à gauche précise que ces demandes ont été exprimées de la manière suivante par les professionnels, qui ont relevé que les effectifs sont stables depuis 1973 et que, pour faire face aux nouveaux défis et à l'augmentation de la population et des risques, il fallait éventuellement imaginer la possibilité d'augmenter les effectifs. Cette augmentation sera peut-être compensée par l'introduction des nouveaux membres du SSA une fois qu'ils seront interopérables.

En réponse à une question d'un commissaire (MCG), il rappelle que 109 personnes du SSA qui vont intégrer le SIS, lequel va devenir le SPSG. Pour répondre aux normes de sécurité de l'aéroport, il suffit d'avoir 16 personnes sur place. Il ajoute que les 93 personnes restantes ne sont pas toutes des sapeurs-pompiers, mais que, au travers d'une formation ad hoc, une partie de ceux-ci pourra être interopérable. Il souligne que les sapeurs-pompiers SIS auditionnés ont émis l'hypothèse que, pour les quatre casernes existantes, il faudrait peut-être augmenter les effectifs.

Une commissaire (MCG) redoute que, si l'essentiel des pompiers de la Ville est placé à l'aéroport, lorsqu'un incendie se déclare en ville et que tout est bloqué, on assistera à des drames.

Un commissaire (UDC) lui rappelle que la fusion vise à muscler les effectifs, puisque le SSA va être affecté à des tâches de feu urbain et plus seulement aux feux d'avion. Il trouve la formule de la préopinante un peu prématurée.

Une commissaire (PLR) relève, en se basant sur les propos de Mme Irminger, que les questions relatives aux six cas problématiques (sur les 109 personnes), font encore l'objet de négociations avec le personnel. Elle voudrait savoir si la proposition du commissaire (EàG) a valeur de recommandation ou si l'amendement cherche à répondre à ce qui va être mis en place par la loi ultérieurement.

Le commissaire d'Ensemble à gauche répond qu'il s'est basé sur les propos tenus par les deux corps de pompiers professionnels, selon lesquels il serait souhaitable de laisser la porte ouverte. Il souligne que, pour des raisons d'appartenance idéologiques, il est difficile pour certains de parler d'emblée d'augmentation des effectifs mais que, pour des raisons de sécurité, il faut se donner la possibilité d'ouvrir cette porte. Il s'agit d'une résolution et non pas d'une décision, il ne s'agit pas d'une obligation, mais d'une invitation. Autrement, si dans le cours du processus on se rend compte qu'il faut 20 personnes de plus, (20 personnes à 150 000 francs = 3 millions), il sera impossible de les engager.

Un commissaire (UDC) a l'impression que chacun a une écoute différente des auditions. La question du personnel a effectivement été soulevée par les deux corps de pompiers. Il n'a jamais été question d'augmenter les effectifs pour garantir la sécurité à Genève. Ce sont les pompiers SIS qui craignent que leurs équipes d'entretien ne soient dépassées par l'intégration des 109 personnes supplémentaires du SSA. Il ne s'agit donc pas d'un problème de personnel lié à la sécurité des interventions, ce qui apparaît très clairement à la lecture des procès-verbaux. Le commissaire d'Ensemble à gauche parle de sécurité, alors qu'il s'agit en fait

d'entretien du matériel. Le commissaire UDC ne voit donc pas comment l'on peut incorporer cela dans la proposition, puisque tant que la fusion n'a pas eu lieu, l'on ne peut pas se rendre compte si les équipes du SIS auront la capacité d'incorporer ce volume en plus.

Le commissaire d'Ensemble à gauche relit ce qui a été dit par le représentant du SIS, au sujet du groupe de travail formé par le SPU (PV du 10.5.2012, p. 9).

«Ce concept SPU est novateur, pérenne et visionnaire. Nous y attachons une grande importance, car il va permettre de répondre aux besoins futurs du canton de Genève. Il pourrait voir le jour même dans l'hypothèse où ConvergenceS n'aboutirait pas. Il y a un seul petit bémol, car il demande des effectifs pour fonctionner, que ce soit au niveau opérationnel ou au niveau des horaires. On réclame du personnel, ce qui est une contrainte importante, car le personnel requiert une masse salariale. Etant donné que depuis près de quarante ans on n'a pas été capable de faire évoluer le service, il y a bien un jour où il faudra activer les choses.»

Un commissaire (PLR) confirme ce qui a été dit par le commissaire UDC, soit qu'au niveau logistique, le personnel de l'aéroport va dans un premier temps rester à l'aéroport. L'amendement proposé est inutile et n'a pas sa place ici. La première année sera une année test qui permettra d'analyser ce qui peut être optimisé. Une évaluation sera faite pour mettre en avant notamment la neutralité de coûts et il n'est pas exclu d'envisager par la suite une augmentation des effectifs, mais celle-ci n'est pas liée à la fusion en tant que telle.

Le commissaire UDC relève qu'il faut distinguer deux choses différentes au niveau du projet, soit la fusion d'un côté (le 1^{er} volet) et l'implantation des casernes de l'autre (2^e volet), laquelle fait l'objet de l'étude en cours. Il s'agit aujourd'hui de voter sur la première partie. La seule chose qui bouge dans le cadre du premier volet au niveau du personnel, ce sont les fourriers et les équipes d'entretien, mais la partie citée concerne la mise en place logistique des casernes. Les pompiers faisaient une proposition de fonctionnement pour laquelle, dans le cas où l'on conserverait la caserne des Asters, il faudra du personnel supplémentaire, mais cela n'a rien à voir avec la fusion. Le commissaire d'Ensemble à gauche est en avance avec sa proposition.

Un commissaire (Ve) relève qu'il y a un souci par rapport au personnel logistique qui resterait à l'aéroport et n'intégrerait pas le nouveau service, dans la mesure où le projet a été présenté sous l'égide de la neutralité des coûts. On peut admettre que le SIS va être débordé par l'absorption de l'effectif supplémentaire et que les surcoûts engendrés seront à charge de la Ville, dans la mesure où, après la signature de la convention, le magistrat ne pourra pas frapper à la porte de l'aéroport pour demander plus pour couvrir les moyens supplémentaires nécessaires au SIS. Ce serait rendre service au magistrat que de souligner ce point pour défendre les intérêts de la Ville dans la négociation avec l'aéroport.

Discussion sur le 3^e amendement

Le troisième amendement d'Ensemble à gauche consiste à l'ajout d'un nouveau paragraphe à la suite du projet d'amendement précédent: «Le Conseil municipal

demande au Conseil administratif: de garantir le meilleur niveau des prestations salariales et sociales pour les personnels des deux corps une fois la fusion effectuée.»

Une commissaire (MCG) relève qu'elle pensait que les gens du SSA n'ont actuellement pas de garantie au niveau de leurs prestations salariales et trouve que cette phrase tombe un peu à plat.

Pour un commissaire (PLR) les négociations entre le personnel et l'employeur se sont très bien passées. Il n'y a donc aucune crainte à avoir à ce niveau-là.

Un commissaire (UDC) estime que ce serait une erreur d'introduire cet aspect, parce que, au niveau de la convention tripartite présentée lors de l'audition des communes, il a été spécifiquement dit et ajouté que les charges supplémentaires dues à la sous-cotisation de la CIA ne seraient pas imputables à la Ville au moment du passage à la CAP. M. Maudet et ses services ont fait ce qu'ils pouvaient pour protéger la Ville. Les six cas à problème encore latents au niveau des caisses de pension et des coulissements des salaires sont en voie d'être réglés. Cet amendement ouvrirait une brèche qui serait plus délétère qu'autre chose.

Vote des amendements

Le président met aux voix le premier amendement d'Ensemble à gauche consistant à ajouter à la fin de la première invite: «... et d'intégrer la création d'une caserne supplémentaire, disponible 24/24, destinée à l'intervention tant dans le contexte aéroportuaire qu'urbain sur la rive droite et complémentaire à la caserne satellite des Asters.»

Cet amendement est accepté par 6 oui (2 EàG, 2 Ve, 2 S, 2 MCG) contre 4 non (3 PLR, 1 UDC) et 2 abstentions (1 UDC, 1 S).

Le président met aux voix le deuxième amendement d'Ensemble à gauche consistant à ajouter, dans la deuxième invite, un nouveau paragraphe entre le deuxième et le troisième paragraphe: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif: de préparer, d'entente avec les représentants des personnels des deux corps, l'éventuel engagement de personnel supplémentaire pour assumer le surcroît de travail, notamment logistique, entraîné par la fusion et d'intégrer cette donnée dans le futur contrat de prestations avec les partenaires (Genève Aéroport & ASC).»

Cet amendement est accepté par 7 oui (2 EàG, 2 Ve, 3 S) contre 3 non (PLR) et 3 abstentions (1 MCG, 2 UDC).

Le président met aux voix le troisième amendement d'Ensemble à gauche consistant à ajouter, dans la deuxième invite, un nouveau paragraphe à la suite de l'amendement précédent un cinquième paragraphe: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif: de garantir le meilleur niveau des prestations salariales et sociales pour les personnels des deux corps une fois la fusion effectuée.»

Cet amendement est accepté par 7 oui (2 EàG, 2 Ve, 3 S) contre 6 non (3 PLR,

1 MCG, 2 UDC) et 1 abstention (MCG)

Le président met aux voix un amendement déposé par le groupe des Verts consistant à modifier le premier paragraphe de la deuxième invite de de la manière suivante: «de valoriser la prestation à fournir Genève Aéroport en garantissant la neutralité des coûts».

Cet amendement est refusé par 9 non (2 S, 3 PLR, 2 UDC, 2 MCG) contre deux oui (Ve) et 3 abstentions

Prise de positions

Le commissaire de l'Union démocratique du centre, tout en restant favorable au projet de fusion, exprime une réserve quant au texte amendé. Une convention tripartite ayant déjà été mise en place, il s'interroge sur l'impact pour le magistrat des exigences accrues exprimées par Ensemble à gauche au travers des amendements qui lui semblent délétères pour le projet. L'amendement des Verts est venu trop tard pour qu'il puisse le soutenir.

Le Mouvement citoyens genevois n'est pas prêt à voter la proposition en raison des informations manquantes, notamment concernant les coûts, qu'il voudrait avoir pour septembre.

Le Parti libéral-radical s'étonne de la position du Mouvement citoyens genevois. La transparence des coûts ne pourra être obtenue qu'en votant le projet. Le Parti libéral-radical votera ce projet, sans être entièrement favorable aux amendements, qui constituent en fait des recommandations laissant la possibilité au Conseil administratif de voir ce qu'il en est.

La commissaire socialiste se réjouit de voter le projet, ainsi que les amendements acceptés. Elle se réjouit de voir que les attentes ont été rehaussées grâce aux amendements d'Ensemble à gauche.

Le commissaire des Verts soutient ce projet qui va dans le bon sens. L'action des communes s'en trouvera renforcée, ce qui préfigure aussi un plan de sécurité communal pour tout ce qui relève du domaine sécurité/incendies, ce qui lui paraît de très bonne augure. Les amendements renforcent également la qualité de la fusion. Il regrette toutefois que la position du magistrat ne soit pas renforcée dans le cadre des négociations avec l'aéroport avant la signature de la convention. Il aurait fallu davantage de clarté sur la prise en charge du coût des prestations de services fournis par des tiers, pour éviter que la Ville se retrouve à devoir payer ce qu'elle n'est pas censée prendre en charge à priori.

Le commissaire d'Ensemble à gauche rappelle que son groupe soutient le projet ConvergenceS qui met fin à quelques années sans évolution. S'il n'y a pas eu de changements pendant toutes ces années, c'est peut-être que le système était bien dimensionné jusque-là. Ensemble à gauche se montre satisfait de la manière dont cette proposition a évolué et se réjouit de reprendre ce débat (c'est à dire ces explications) en séance plénière.

Vote de la proposition amendée

Mise aux voix, la proposition PR-960 telle qu'amendée est acceptée par 12 oui (2 EàG, 2 Verts, 3 S, 3 PLR, 2 UDC) contre 2 non (MCG).

PROJET DE RÉSOLUTION AMENDÉ

LE CONSEIL MUNICIPAL,

décide:

De soutenir le projet intitulé «ConvergenceS» consistant à créer, sous l'égide de la Ville de Genève, un corps unique de protection et de sauvetage en regroupant le Service d'incendie et de secours de la Ville de Genève et le Service de sécurité de l'Aéroport de Genève et d'intégrer la création d'une caserne supplémentaire, disponible 24/24, destinée à l'intervention dans le contexte tant aéroportuaire qu'urbain sur la rive droite et complémentaire à la caserne satellite des Asters.

De charger le Conseil administratif:

- de valoriser la prestation à fournir à Genève Aéroport en recherchant la neutralité des coûts pour la Ville de Genève;
- d'intégrer, dans le projet de budget 2013, la création des 109 postes nécessaires pour transférer, au 1^{er} janvier 2013, le personnel du Service de sécurité de l'Aéroport de Genève et le budget y relatif de 16 millions, ainsi que la recette afférente liée au contrat de prestations à signer avec Genève Aéroport;
- de préparer, d'entente avec les représentants des personnels des deux corps, l'éventuel engagement de personnel supplémentaire pour assumer le surcroît de travail, notamment logistique, entraîné par la fusion et d'intégrer cette donnée dans le futur contrat de prestations avec les partenaires (Genève Aéroport & ASC);
- de garantir le meilleur niveau des prestations salariales et sociales pour les personnels des deux corps une fois la fusion effectuée;
- de négocier avec Genève Aéroport la reprise des actifs nécessaires à l'exécution de la mission à remplir à son profit.

Annexe

«Impact du plan de cessation d'activité du personnel du Service de sécurité de l'aéroport», document du département de l'environnement urbain et de la sécurité daté du 30 mai 2012

Impact du plan de cessation d'activité du personnel du Service de sécurité de l'aéroport

La structure de la CAP sera transformée au 1^{er} janvier 2014 et un nouveau plan de prévoyance sera mis en place pour le personnel de la Ville Genève.

Le principe du relèvement de l'âge de la retraite à 64 ans constitue l'un des changements prévus.

Dans cette hypothèse, un plan de prévoyance spécifique devra être envisagé pour tenir compte de la pénibilité de la profession de sapeur-pompier. Dans ce cadre, l'âge de la retraite des sapeurs-pompiers pourrait être fixé à un niveau qui permettrait à la Ville de Genève de renoncer à tout ou partie du plan complémentaire de cessation d'activité.

Informé de cette perspective, le personnel du SIS a accepté, à une large majorité, le principe du relèvement de l'âge de cessation d'activité, prenant notamment en considération la diminution de son horaire de travail, lequel passera de 51 ¼ heures hebdomadaires à 46 heures dès le 1^{er} janvier 2014.

Dans ce contexte, les renseignements relatifs à l'impact pour la Ville de Genève du plan de cessation d'activité du personnel du SSA sont donc très théoriques.

Il y a lieu également de considérer que les années 2013 et 2014 constituent une période de transition puisque le nouveau corps constitué, le Service de protection et de sauvetage de Genève (SPSG), est appelé à quitter l'institution municipale pour devenir un établissement public autonome, ceci à l'horizon du 1^{er} janvier 2015.

Situation 2013

Versement à la Ville, par le personnel du SSA, d'une cotisation de 1,4% du salaire assuré CAP : **CHF 120.000,--**.

Versement par la Ville de Genève d'indemnités pour cessation d'activité à trois membres du personnel du SSA qui atteignent l'âge de 57 ans en 2013 : **CHF 347.000,--**. Il s'agit toutefois d'une hypothèse peu probable dans la mesure où la Ville de Genève ne saurait envisager de financer une cessation d'activité pour trois personnes n'ayant pas exercé d'activité au sein du nouveau corps. Une négociation devra donc être menée entre la Ville, l'Aéroport de Genève et les intéressés.

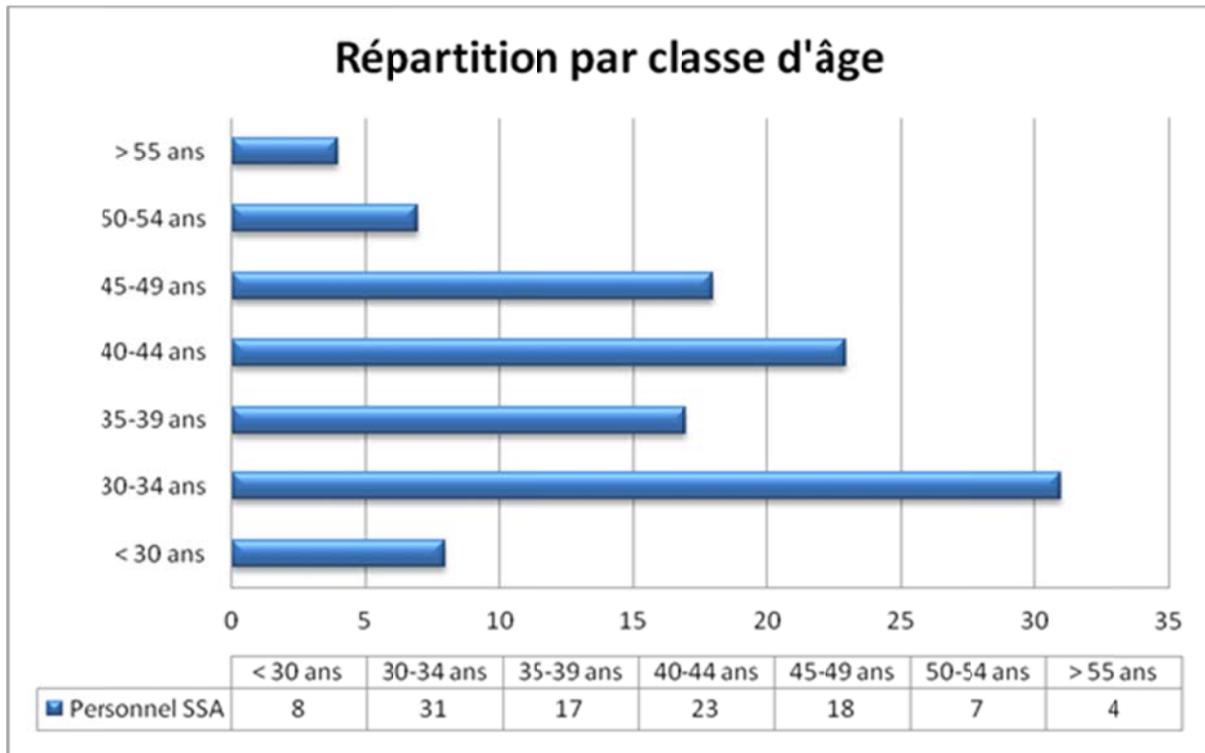
Situation 2014

Versement à la Ville, par le personnel du SSA, d'une cotisation de 1,4 % du salaire assuré CAP : **CHF 120.000,--**.

Versement par la Ville de Genève d'indemnités pour cessation d'activité à quatre membres du personnel du SSA (3 ayant eu 57 ans en 2013 et 1 à fin 2014) : **CHF 358.000,--**. Là aussi, ce chiffre est à considérer sous réserve de dispositions transitoires à négocier. Ces négociations pourraient porter sur le fait que les personnes âgées de plus de 57 ans au 1er janvier 2013 ne soient pas automatiquement transférées. Dans ce cas, il n'y aurait pas d'indemnité pour cessation d'activité à payer en 2013 et une indemnité de **CHF 11.000,--** en 2014 pour une seule personne atteignant l'âge de 57 ans à fin 2014.

NB : les chiffres sont arrondis au millier supérieur.

Répartition du personnel du SSA, par classe d'âge, au 1^{er} janvier 2013.



Age moyen du personnel concerné au 1^{er} janvier 2013 : 39 ans et 11 mois.

18.06.2012/SI/MC