

*13 janvier 2014*

**Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la résolution du 15 janvier 2013 de M. Pierre Gauthier: «Il faut mettre en œuvre sans attendre les décisions du Conseil municipal relatives au projet ConvergenceS».**

**Rapport de M<sup>me</sup> Natacha Buffet.**

Cette résolution, ainsi amendée, a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication par le Conseil municipal lors de la séance du Conseil municipal du 15 janvier 2013. Elle a été traitée les 21 et 28 février, 7, 14 et 21 mars, 11 et 25 avril et 16 mai 2013 sous la présidence de M. Eric Bertinat. La rapporteuse remercie ce dernier pour sa très bonne gestion des débats ainsi que M<sup>mes</sup> Eliane Monnin et Danaé Frangoulis et M. Marc Morel pour la qualité de leurs notes de séance.

*PROJET DE RÉOLUTION*

*Exposé des motifs*

Le Conseil municipal a adopté en urgence le rapport PR-960 A relatif au projet «ConvergenceS» lors de sa séance plénière du 25 juin 2012. Les invites de la résolution adoptée sont les suivantes:

Le Conseil municipal décide 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<sup>er</sup> 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.

Or, force est de constater que rien de concret n'a été entrepris depuis la date de cette adoption et que ce dossier crucial pour la sécurité des habitantes et des habitants du Canton est actuellement «au point mort». Cela entraîne un risque de retard dans le recrutement des effectifs au sein du SIS, notamment pour que ce dernier puisse assurer le passage des deux casernes satellites des Asters et de Frontenex à un service 24 heures sur 24.

Il serait irresponsable de laisser stagner les effectifs du SIS, inchangés depuis 1973. En effet, les exigences de sécurité ont notablement augmenté et on estime à 30 personnes les besoins en effectifs supplémentaires pour le SIS à l'horizon 2016. C'est pour cela qu'il apparaît indispensable de mettre en œuvre au plus vite les invites de la proposition PR-960.

Le Conseil municipal décide de charger le Conseil administratif:

- de mettre en œuvre sans tarder les invites de la proposition PR-960 afin de garantir au SIS qu'il dispose des moyens nécessaires à l'accomplissement de l'ensemble de ses missions;
- de procéder notamment aux engagements du personnel nécessaire, dès cette année, pour atteindre les objectifs de sapeurs-pompiers supplémentaires prévus à l'horizon 2016 et rendus indispensables pour adapter le SIS au passage des deux casernes satellites (Frontenex et Asters) à un service 24 heures sur 24;
- de finaliser l'accord avec l'Aéroport de Genève, y compris en trouvant et en mettant en œuvre des compromis financiers si cela s'avère nécessaire.

### **Avant-propos**

Considérant la nature en partie très technique de ce dossier, la rapporteuse s'est très largement appuyée sur les notes de séances pour rendre compte au plus près de ce qui s'est dit au cours des nombreuses auditions qui ont eu lieu dans le cadre de l'étude de cette résolution. Elle a en outre fait ressortir l'essentiel des positions politiques qui ont surtout eu lieu en début et en fin de traitement du présent texte. Afin d'organiser les propos des auditionnés, la rapporteuse a enfin décidé de catégoriser le plus souvent possible leurs propos ainsi que les interrogations des commissaires au moyen de sous-titres qui se recoupent au fil du rapport.

### **Séance du 21 février 2013**

*Audition de M. Pierre Gauthier, motionnaire*

Cette motion a vu le jour car les motionnaires souhaitent traiter principalement deux aspects de la question: l'avenir des négociations sur le projet de structuration des sapeurs-pompiers urbains. Il s'agirait donc de mettre en œuvre les

invites de la proposition PR-960. Il faudrait donc savoir à quel rythme avancent ces négociations et, pour ce faire, M. Gauthier souhaiterait que la commission puisse entendre des responsables des deux corps de pompiers sur ce sujet. La deuxième invite de la proposition PR-960 demandait d'évaluer la possibilité d'engager du personnel supplémentaire. Le passage à un horaire d'ouverture de 24 h/24 des deux casernes satellites augmenterait forcément les effectifs et c'est pourquoi la présente résolution demande de se pencher sur cette question d'effectifs. Les motionnaires souhaitent aussi pouvoir mieux cerner les envies des pompiers de l'aéroport qui semblent moins enthousiastes sur ce projet que le SIS.

### *Questions et réponses*

Un commissaire remarque qu'il était clair depuis le début qu'un dossier d'une telle importance et qui demande la fusion des deux corps de pompiers, la construction d'une nouvelle caserne sur le site de l'aéroport, ainsi que la création d'une fondation intercommunale qui chapeauterait aussi bien les pompiers professionnels que volontaires demanderait beaucoup de temps. Même si ce dossier est d'une complexité évidente, il rencontre un large soutien du Canton et l'ensemble des communes. Il faut donc bien savoir où en est ce projet et se demander si une résolution suffira à obtenir toutes les réponses qui se posent.

M. Gauthier répond qu'il ne s'agit pas en effet de répondre «uniquement» à ces quelques questions, mais aussi de discuter de la pertinence de l'emplacement de la nouvelle caserne à la halle 7, de discuter des accès, de déterminer la possible vitesse d'intervention, entre autres choses. Il précise à ce sujet que les pompiers semblent déjà douter de l'emplacement prévu pour la nouvelle caserne en raison de l'accessibilité de cette dernière et des trajets la reliant à la ville, entre autres en raison des voies de tram qui ne peuvent pas être utilisées par les camions de pompier à cause de la hauteur des caténaires. Cela a pour effet qu'à certaines heures de la journée, on se pose la question de savoir comment les pompiers partant de la halle 7 pourraient intervenir. Il mentionne aussi la difficulté liée de l'âge de passage à la retraite qui serait de 62 à 64 et les 40 années de cotisation pour le personnel du SIS. Il s'inquiète du fait que les négociations nécessaires quant à tenir compte de la pénibilité du travail des pompiers n'ont pas encore eu lieu. Il déclare donc pour finir que le but politique de cette résolution est de faire la lumière sur les zones d'ombre qui persistent dans ce dossier.

Une commissaire craint que de trop nombreuses questions soient traitées dans ce texte et s'inquiète de la confusion des genres qui pourrait en découler. En effet, elle constate que la résolution ne s'arrête pas aux demandes exprimées dans la proposition PR-160, mais va plus loin alors que la question des retraites semblait, selon les auditions effectuées dans le cadre de cette proposition, sur le point d'être réglée, à quelques cas individuels près. Des réponses avaient aussi été obtenues quant à l'engagement de personnel supplémentaire et précisaient que ces derniers

étaient prévus dans la proposition PR-160. Les autres questions «techniques» sont pour elle légitimes mais ne découlent pas de la proposition PR-160 votée le 25 juin 2012.

M. Gauthier estime que tout devrait être traité en ayant une vue d'ensemble du projet. En effet, une évolution du travail des pompiers sera demandée tôt ou tard, car les casernes des Asters et de Frontenex passeraient de toute manière à une ouverture de 24 h/24. Il considère donc qu'il est important d'auditionner le magistrat en charge de ce dossier ainsi que les responsables du SIS et du SSA afin d'y voir plus clair.

Un commissaire que la question du vote de la CAP n'intervienne pas dans ce dossier et que les commissaires cherchent surtout à comprendre où en est l'avancement du dossier. Il craint que les motionnaires cherchent à utiliser ce dossier pour mener un autre combat politique.

Le président fait remarquer que toutes les personnes auditionnées dans le cadre de la proposition, hormis un pompier à la retraite, ont dit du bien du projet convergenceS. Or, les représentants du personnel des pompiers qu'il a reçus ensuite se sont montrés beaucoup plus critiques vis-à-vis de ce projet tout en s'inquiétant pour leur caisse de pension. Il faudrait donc selon lui ne pas mettre cette question complètement de côté, car elle est très importante.

Les auditions suivantes sont proposées: M. Barazzone, les commandants du SIS et du SSA ainsi que les personnes qui ont coordonné le projet et des représentants des pompiers volontaires.

### **Séance du 28 février 2013**

*Audition de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif chargé de l'environnement urbain et de la sécurité, ainsi que sa collaboratrice, M<sup>me</sup> Céline Aubry, cheffe de projet ConvergenceS*

M. Barazzone indique d'entrée de jeu que le projet ConvergenceS était au point mort pendant quelque temps et qu'il n'aurait ainsi pas pu faire le point sur ce dossier auprès des commissaires avant, mais que la situation est aujourd'hui différente. Il rappelle les tenants et aboutissants de ce dossier qui sont les suivants:

#### *1. Opération d'un transfert des rapports de travail et d'un transfert des activités des pompiers passant d'un employeur, l'aéroport, à un autre, la Ville de Genève*

##### *Fusion des corps*

Il existe un contrat de prestations qui est en cours de négociation entre la Ville et l'aéroport. Les négociations sur le transfert concernent essentiellement les trois points suivants: le contrat de prestations lui-même, le transfert des actifs et le transfert des activités.

Une réunion a eu lieu avec tout le personnel afin de présenter au magistrat le calendrier. Si la signature a bien lieu avant le 30 juin 2013 la Ville deviendra l'employeur du personnel uniformé de l'aéroport dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014, date choisie pour rester réaliste et pouvoir prendre toutes les mesures opérationnelles nécessaires dans l'intervalle. Lors de ce transfert supposé, le SSA viendra avec ses actifs, c'est-à-dire son matériel, ses camions, ses équipements.

Certaines prestations devront toujours être fournies par le SIS sur place. La présence de sapeurs-pompiers est en effet requise pour des questions de sécurité, et leur formation doit également être assurée. Ces points sont en cours de discussion afin qu'un arrangement entre la Ville et l'aéroport soit trouvé. Un élément particulier est le déneigement, qui, suite aux négociations, sera assuré à l'avenir par la Ville de Genève. Malgré quelques points, la signature du contrat de prestations semble à bout touchant. Le principe de base était en effet que le personnel du SSA devait pouvoir bénéficier de prestations égales à celles octroyées aux employés de la Ville.

Aujourd'hui, le personnel du SSA travaille 40 heures par semaine jusqu'à 65 ans et est affilié à la caisse CIA. En Ville, les pompiers du SIS bénéficient d'une cessation d'activité dès 57 ans et reçoivent une rente équivalant à 70% de leur salaire durant la période de pont et reçoivent ensuite la rente de la CAP, dès 62 ans. L'enjeu est donc la mise à niveau des différentes rentes. En effet, le plan de prévoyance du personnel SSA prévoit que les pompiers travaillent jusqu'à 65 ans. S'ils devaient arrêter plus tôt, il n'auraient pas cotisé assez pour recevoir une rente de 70% du dernier salaire assuré et seraient ainsi désavantagés par rapport au personnel de la Ville. Par ailleurs, le montant dévolu à la rente de substitution versée par la Ville sera augmenté lorsque le SSA sera intégré au SIS, car cela représentera une hausse du personnel.

## 2. *Halle 7*

Le but initial était d'avoir une nouvelle caserne pour la rive droite, en partenariat avec d'autres communes. Le Conseil municipal a voté un crédit d'étude pour étudier à quoi devrait ressembler la future caserne, mais il ne s'agissait pas d'une étude sur le lieu d'implantation, cette décision concernant le lieu ayant déjà été prise par M. Maudet. Les mandataires de cette étude pourront ainsi donner leurs résultats au printemps 2014. Il sera dès lors possible d'évaluer les coûts réels et d'avoir un planning de réalisation.

### *Questions et réponses*

#### *Etude du projet*

Les commissaires s'interrogent sur qui est en charge de mener l'étude et si le regard porté est objectif, ce à quoi il est répondu par le magistrat que l'étude se

situé pour le moment dans une phase préliminaire, que les discussions qui sont menées se font au stade de projet, que pour la construction de casernes, l'autorité de surveillance est le Canton, ce qui constitue déjà un regard extérieur et que, comme le travail s'effectue avec l'aéroport, il y a aussi des recommandations internationales à respecter. Les pompiers fournissent en outre des données très claires aux mandataires (taille des camions, les distances nécessaires, etc.). Il y a, par ailleurs, plusieurs options différentes qui sont envisagées dans l'étude, car pour l'instant, tous les éléments sont mouvants, ce qui rend la tâche complexe. C'est la raison pour laquelle un cahier des charges très précis est en cours d'élaboration par MM. Schumacher, Moreno, Bitz et Sarasin. Une entreprise spécialisée a été engagée pour s'occuper des questions de sécurité, questions qui se posent au fur et à mesure du projet et il n'est pas exclu que des études supplémentaires soient nécessaires par la suite.

#### *Concept opérationnel et effectifs*

Il est nécessaire de définir quels seront les jours de travail pour une caserne et à quel taux, s'il y aura une seule caserne opérationnelle ou plusieurs bases, si ces bases seront des satellites ou pas, etc. De ce concept découle la nécessité d'engager du personnel supplémentaire, qui fera l'objet d'une demande de postes supplémentaires au Conseil administratif, nombre fixé à ce stade à environ 80, puisque le concept opérationnel n'a pas encore été validé. Ces postes supplémentaires ne se voteront bien entendu pas en bloc au budget 2014, mais il est clair que ces postes supplémentaires sont nécessaires au vu de l'évolution des besoins de la population genevoise. Les pompiers SSA devront ainsi être formés pour l'intervention en ville, et le SIS aux interventions aéroportuaires afin de répondre aux besoins d'interopérabilité. Un échelonnement des demandes de postes (10 par année, par exemple) sera ainsi envisagé.

#### *Coûts*

M. Barazzone affirme que la neutralité des coûts n'est pas garantie et que la réalité est que l'opération va coûter chaque année un certain montant aux deux parties impliquées. Les commissaires s'interrogent ainsi sur le fait de savoir si le contrat de prestation prévoit qu'en cas de coûts supplémentaires, ce soit l'aéroport qui augmente sa contribution à la Ville, si les coûts supplémentaires seront ventilés sur les passages à la retraite, sur les coûts pour le personnel du SSA qui ne sera pas «interopérable» et si cette mise à niveau comportera aussi un coût. Il confirme que tout cela aura un coût mais précise qu'il sera pris en charge par l'aéroport sur facturation de la Ville. Une clause est prévue à ce titre dans le contrat de prestations.

### *Statut du personnel et retraites*

Un commissaire rappelle la modification du statut du personnel de la Ville de Genève pour les employés réalisant des tâches pénibles comme les pompiers. Il existe en effet un pont entre la cessation d'activité à 57 ans et les 62 ans de la retraite qui est compensé par les horaires intenses durant les années de travail. Puisque l'âge limite passera sûrement à 64 ans, il demande si M. Barazzone entend proposer une augmentation de l'âge de fin d'activité afin de garder la même durée pour le pont.

M. Barazzone indique que cette question ne concerne pas le projet ConvergenceS et qu'elle est en discussion actuellement entre lui-même et M. Pagani, dans une délégation du Conseil d'Etat avec le personnel du SIS. Il explique que cela concerne en effet le relèvement de l'âge de la cessation d'activité de 57 ans à plus, question qui se pose indépendamment de ConvergenceS puisque les employés de la Ville vont travailler deux ans de plus. Il souligne que cela aura indirectement un impact sur le projet ConvergenceS puisqu'ainsi, le coût se situant entre 500 000 et 1 million de francs, sera réduit dès 2017 si la durée du pont est moins longue. Il note de plus qu'il y aura tout de même 109 personnes de plus, ce qui n'est pas négligeable en termes de coûts si la durée du pont est prolongée de deux ans. Il confirme que cela coûtera plus cher en raison du personnel supplémentaire, mais que ce coût sera presque compensé puisque le montant alloué sera alors moindre pour tous.

### *Halle 7*

Un commissaire énonce ensuite l'inquiétude de la commission quant à la pertinence d'installer une caserne principale à l'aéroport. Une partie de cette dernière s'est en effet inquiétée du temps qui serait nécessaire au corps des pompiers pour atteindre les lieux d'incendie au centre-ville dans les plus brefs délais. Il rappelle à ce titre que la route de Meyrin est impraticable pour les camions de grande taille à cause des barres placées à 3 m de hauteur pour les avions atterrissant à l'aéroport.

M. Barazzone indique que la réflexion à ce sujet est antérieure à son arrivée. L'étude qui a été votée concernait une caserne dont le choix de l'implantation avait déjà été fait. Sur ces aspects, il indique qu'il faudra que la commission adresse sa demande à M. Moreno. M<sup>me</sup> Aubry ajoute que la stratégie des villes européennes consiste dans une caserne principale avec des engins de première intervention et des bases de renfort placées à différents endroits, y compris dans les sites périurbains. Elle indique que la caserne de la Halle 7 de Palexpo ne sera pas une caserne principale, mais une base de départ pour la rive droite, tout comme le seront les autres casernes du centre-ville.

M. Barazzone appelle à la prudence et précise que de tels choix doivent se faire sur la base des données opérationnelles et techniques. Il déclare en outre que M. Moreno lui a dit qu'il n'y avait pas beaucoup de lieux à Genève où implanter des casernes.

### *Interventions*

Un commissaire indique qu'en consultant les normes IATA sur les durées maximales d'intervention, il a constaté que les exigences actuelles allaient être encore renforcées, passant des 3 minutes actuelles à seulement 2 minutes entre la déclaration de sinistre et l'arrivée des pompiers sur les lieux. Il se demande comment les pompiers feront pour respecter le temps très court, imposé par les réglementations internationales, et ce même depuis la Halle 7.

M. Barazzone indique que c'est le Service de M. Pagani qui s'occupe de ces questions, de concert avec les architectes. Il affirme toutefois que la question du lien direct entre la Halle 7 et le tarmac a déjà été évoquée.

### *Effectifs*

Un commissaire rappelle que le magistrat a affirmé que le nombre de pompiers supplémentaires se situait à 30 hommes, ce chiffre étant un plafond haut. En sus, il avait compris qu'il devait aussi y avoir 64 APM de plus.

M. Barazzone répond que le chiffre général est de 25 personnes par année, afin d'arriver à 200 au total. Il pense que le chiffre articulé par le commissaire doit provenir du calcul suivant: 200 personnes moins les 136 actuels; et de noter que ces 136 personnes ne sont pas encore toutes des agents uniformés.

Un commissaire rappelle que les discussions portaient initialement sur un poste ou un poste et demi. S'il faut dix postes de plus, il demande si le magistrat pense que cela va passer comme une lettre à la poste.

M. Barazzone indique que, puisque c'est la condition de sauvetage de la population qui est concernée et que cela constitue indéniablement une priorité politique, il pense qu'elle va compter dans la balance et permettre une discussion. Il explique qu'il essaye, au sein de son département et dans la mesure du possible, de préparer la compensation de certains de ces nouveaux postes en n'en renouvelant pas certains dès à présent.

### *Avantages et inconvénient pour les deux parties*

Un commissaire remercie M. Barazzone pour ses explications. Il indique avoir noté que le transfert serait effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Cependant, il a com-

pris aussi que la caserne ne serait pas encore construite à ce moment-là. Cela semble signifier que le SSA va rester dans sa caserne actuelle, alors même que la Ville de Genève assurera déjà son salaire, etc. Il demande si cela n'est pas une situation perdante pour la Ville et trop profitable à l'aéroport.

M. Barazzone confirme cet état de fait. Il précise toutefois que les deux entités, Ville et aéroport, ont deux cultures d'entreprise totalement différentes, raison pour laquelle les années de pont seront les bienvenues. Elles permettront de régler les différences de structure et les divergences de fonctionnement, et de mener à terme à davantage d'opérationnalité dans l'ensemble du corps de sapeurs-pompiers; à noter qu'ils seront, en plus, formés ensemble.

### *Contrat de prestations*

Un commissaire requiert plus d'informations concernant le contrat de prestations.

M. Barazzone répond qu'il ne peut pas donner davantage de détails étant donné que les négociations sont encore en cours, et ce d'autant plus qu'il n'est pas sûr que le contrat en question sera public, in fine.

Ce même commissaire remercie le magistrat pour la franchise dont il a fait preuve sur le dossier. Ce dernier a en effet été quelque peu traité à l'avance de la cadence, ce qui engendre aujourd'hui des problèmes financiers, qu'il est satisfait d'entendre de la bouche de M. Barazzone. Il note que les coûts ne sont pas forcément en augmentation à cause du projet lui-même, mais en raison de la nécessité pour la Ville de respecter des normes internationales. C'est pourquoi, il pense qu'il faudrait que la Confédération fournisse un budget à la Ville de Genève à cette fin.

M. Barazzone répond que le SIS travaille avec un système qui était adapté auparavant, mais qui ne l'est plus aujourd'hui en raison de l'augmentation importante de la population. Même si la situation n'est profitable pour personne au départ, il déclare qu'en adoptant une vision à long terme, ConvergenceS permettra d'avoir une meilleure efficacité sur le terrain. Il précise qu'à Zurich, notamment, il y a plus de volume, raison pour laquelle les ambulances sont un service bénéficiaire et non déficitaire. M<sup>me</sup> Aubry confirme que Genève est dotée d'un système totalement dépassé par rapport aux autres villes d'Europe, et même de Suisse, qui assurent un service public, mais sans qu'il soit déficitaire.

### *Fondation intercommunale*

Un commissaire revient sur le projet de Fondation intercommunale des pompiers, qui devait aussi réunir les pompiers professionnels et les pompiers

volontaires, et demande s'il est en cours. En outre, il rappelle la promesse faite aux pompiers volontaires selon laquelle ils seraient informés de l'évolution de ConvergenceS, et demande si cela a été fait.

M. Barazzone répond que des séances d'information ont été organisées pour le personnel des deux corps SSA et SIS. Il annonce qu'il verra les pompiers volontaires bientôt, bien que l'impact de ConvergenceS sur eux ne soit qu'indirect. Pour ce qui est de la fondation, il explique que le projet est effectivement en cours et que, bien que politiquement clivant, représente une piste intéressante pour le financement. Il rappelle à ce sujet que le budget du SIS est de 50 millions de francs et que les communes versent quelque 10 millions sur ce total. Il indique que la phase bis de ConvergenceS serait de faire en sorte que les communes puissent codécider et, partant, participer ainsi davantage au financement, notamment en ce qui concerne la caserne. L'idée est de constituer une fondation intercommunale, que les participants et le Canton projettent de faire financer en partie par les assureurs. En effet, il entend augmenter le «ponctionnement» qu'il perçoit sur la prime d'assurance incendie. L'enjeu pour la Ville dans la constitution de la fondation est double. Tout d'abord, en ayant un rôle prépondérant, cela lui permettrait, ainsi qu'au Canton, de disposer de plus de financement pour que le SIS puisse travailler avec davantage de personnes et de moyens techniques. Deuxièmement, cela lui permettrait de diminuer proportionnellement sa part de financement. Il précise toutefois que pour le moment, les discussions n'en sont qu'au stade préliminaire.

#### *Avantages et inconvénient pour les deux parties et contrat de prestations*

Une commissaire remercie le magistrat pour sa présentation et pour le changement positif dans le climat d'information qu'il a amené avec lui depuis qu'il a pris la tête du département. Elle explique que son inquiétude, depuis le départ, était que la Ville n'en ressorte pas perdante. Or elle est forcée de constater que l'aéroport est gagnant dans cette affaire, au détriment de la Ville. Elle demande en outre quels sont les obstacles majeurs au contrat de prestations.

M. Barazzone répond qu'il n'est pas certain que le contenu du contrat puisse être transmis à la commission, notamment parce qu'il fait état de données confidentielles, comme les montant des salaires, etc. Cela est d'autant plus critique que le contrat est encore en phase de négociations. Il indique que, s'il peut transmettre un résumé du contrat aux commissaires, il le fera volontiers. Il précise que l'aéroport ne sort pas gagnant de cet accord, comme il l'affirme lui-même. Il précise en outre que lui, magistrat, ne participerait pas à la réalisation de ce projet s'il n'estimait pas qu'il soit un bien pour Genève. Il concède que les corps de pompiers sont lassés de penser que le projet n'avance pas, ce qui est compréhensible de leur point de vue. Cependant, étant donné que les structures et les moyens existants à Genève ne sont plus adaptés à la population, ConvergenceS et ses différentes phases répondent à un vrai besoin d'amélioration.

### *Fondation intercommunale*

La même commissaire précise que c'étaient les propos de M. Longchamp qu'elle rapportait au sujet des avantages pour l'aéroport. Il avait ainsi affirmé que ce dernier gagnerait du foncier du fait du retrait de la caserne de son emplacement actuel. Cette surface lui serait en effet très utile pour les projets de développement qu'il souhaite entreprendre dans les 10 prochaines années. Elle ajoute par ailleurs que certains élus verts du Grand-Saconnex s'étaient plaints du manque d'informations et de transparence au sujet du projet ConvergenceS. Une des raisons, apparemment, était que tout passait exclusivement par le canal de l'association des communes. Si elle reconnaît l'effort de transparence entrepris aujourd'hui par M. Barazzone, elle aimerait savoir si ce problème de consultation a pu être réglé.

M. Barazzone répond que M<sup>me</sup> Böhler fait partie du comité de pilotage et qu'elle est membre du conseil d'administration de l'aéroport. Il pense que les informations doivent donc logiquement transiter par ce canal institutionnel. Il ne dispose pas d'avantage d'éléments de réponse mais précise que le manque d'informations provient aussi du fait que pendant 6 mois, très peu de choses ne se sont produites.

### *Concept de sécurité*

Une commissaire demande quel est le concept de sécurité visé par la Ville de Genève au niveau de la couverture incendie, du point de vue politique.

M. Barazzone indique que cette question dépasse le cadre de ses compétences. La seule chose qu'il sait est que la volonté est d'assurer une couverture optimale. Il suggère à la commissaire qui l'interroge d'interroger M. Schumacher, car lui-même se fie à son expertise tant il est la personne de référence en la matière.

### *Centrale d'alarme*

Cette même commissaire demande si une mise à niveau de la centrale d'alarme est prévue; c'est-à-dire qu'elle demande si une centralisation informatique est prévue entre les centrales des HUG et du SIS, afin de prévenir d'éventuels dysfonctionnements graves.

M<sup>me</sup> Aubry indique que le but est d'avoir une seule centrale, tout comme se pose la question de n'avoir qu'une centrale découlant de la fusion entre le 118 et le 144, de même que cela se fait dans certains cantons suisses et d'autres grandes villes.

### *Retraites*

Une commissaire indique qu'elle n'a pas compris d'où provenait la différence entre les montants des retraites et demande si elle est liée aux plans de prévoyance

respectifs de la CIA 235 et de la CAP, ou aux divergences de classes salariales. En outre, elle demande si un agenda est prévu pour la fondation et si elle sera déjà amorcée en 2014. En effet, le fait que la Ville paye la majeure partie du budget total du SIS (50 millions de francs) alors que les communes n’y contribuent que pour 10 millions, lui paraît être une disproportion flagrante, même en comparant la superficie et la population respective de chaque commune.

M. Barazzone répond que la fondation n’a pas d’agenda pour le moment. Il précise en outre que le critère du financement est uniquement celui de la population. Il annonce que c’est ce qu’il va plaider dans les différents groupes de travail, mais que l’on ne peut toutefois pas nier que la Ville de Genève compte tout de même 42% de la population, ce qui représente un grand écart par rapport aux autres communes.

Une commissaire explique que le fait que les rentes de la CAP soient meilleures que celles de la CIA oblige à verser ces 5 millions pour pouvoir garantir au personnel SSA d’avoir les mêmes rentes que le personnel SIS. Elle demande si, dans les négociations, il est tenu compte du vote de dimanche prochain concernant la fusion entre la CIA et la CEH. En effet, cela obligera de toute façon l’aéroport à recapitaliser à l’intérieur de la CIA et de la CEH et contraindra le Conseil d’Etat à trouver des sommes importantes pour ce faire. Elle trouve que, pour eux, de verser 5 millions à la Ville pour opérer son transfert ou de payer 5 millions pour garder les pompiers dans le SSA, c’est un peu la même chose. Elle précise que, suite à la votation de dimanche, l’aéroport devra de toute façon recapitaliser et qu’une part importante concernera les pompiers. Elle précise ensuite qu’il a déjà été mentionné que le SSA était moins sollicité que le SIS, ce qui est démoralisant pour eux parce qu’ils perdent la main.

### *Concept opérationnel*

La même commissaire indique avoir constaté que les pompiers de l’aéroport ne comptent que 0,9 poste pour la logistique. Elle demande qui gèrera ces tâches après la fusion prévue par ConvergenceS.

M. Barazzone explique que la logistique est gérée par une autre division: la section 5 «sûreté», dont plusieurs postes ne sont pas repris par la Ville et qui continuera de gérer les questions logistiques.

La commissaire précise qu’il faudra quand-même une logistique et demande qui s’en occupera.

M. Barazzone indique que la logistique sera traitée de la même façon qu’aujourd’hui. En ce qui concerne le personnel uniformé, il s’occupera par exemple du déneigement, aux frais de la Ville et non de l’aéroport. Néanmoins, pour le moment, la Ville s’est obligée à gérer le déneigement, mais n’a pas dit qui le ferait.

### **Séance du 3 mars 2013**

*Audition de M. Moreno, commandant du SIS, et M. Schumacher, capitaine*

En tant que chef de service et commandant du SIS, M. Moreno explique que l'une de ses missions consiste à travailler dans le sens de l'orientation politique qui est choisie, et à l'élaboration de laquelle concoure son expertise. Le projet ConvergenceS a émergé en 2008-2009 et consistait en une réflexion articulée autour de deux questions. La première portait sur l'élaboration d'une deuxième base de départ sur la rive droite, afin de tenir compte de l'évolution démographique, technologique et urbanistique. La seconde concernait la capacité de la viabilité des ressources de sapeurs-pompiers professionnels de l'époque.

Il déclare que la Cour des comptes a eu l'occasion de se pencher sur le dispositif en question, et qu'elle a intégralement confirmé la conclusion selon laquelle trop de ressources sont dépensées dans tous les corps de pompiers, il manque des infrastructures de même que d'une vision globale à l'échelle cantonale. Le conseiller administratif du DEUS, M. Maudet, et le président du conseil d'administration de Genève Aéroport, M. Longchamp, ont alors entrepris de réaliser la fusion des deux plus grands corps de sapeurs-pompiers professionnels: le SSA et le SIS. Ainsi, en mai 2011, le concept opérationnel général a été validé par le comité de pilotage qui avait été créé et au sein duquel les magistrats étaient représentés, au même titre que le SIS, et d'autres acteurs.

Lorsqu'il est arrivé, il s'agissait d'articuler l'ensemble des actions autour des principes énoncés par ce groupe. Le projet visait alors à la fusion des corps et à une étude visant à une base de départ commune qui soit aéroportuaire et urbaine dans le secteur aéroport. Le projet était donc une mise en commun et non pas une réflexion globale sur 30 ans sur la politique de sécurité souhaitée pour le Canton de Genève. Si cela avait été le cas, il y aurait eu un rétro-planning, en incluant la base de départ, les moyens à mettre en œuvre, etc. Mais en réalité, le travail a consisté à suivre les orientations politiques définies. Ainsi, même si l'ensemble du projet s'inscrit dans le long terme, il n'y a pas un seul document qui spécifie que ConvergenceS consiste en une restructuration sur le long terme.

M. Moreno poursuit en indiquant que M. Maudet est parti en juin 2012 et qu'il a été remplacé en novembre 2012 et que la période de transition jusqu'à l'entrée en fonction du magistrat actuel, M. Barazzone, a été complexe en termes d'orientation politique. En effet, ce dernier n'avait pas tout l'historique du projet, ce qui fait que le statu quo a prévalu jusqu'à ce qu'il reprenne le projet à bras le corps. Cela s'est notamment traduit dans les négociations du contrat de prestations avec Genève Aéroport. En effet, le conseiller d'Etat alors président du conseil d'administration de Genève Aéroport a quitté son poste et a été remplacé par M<sup>me</sup> Rochat, conseillère d'Etat, ne facilitant pas les discussions autour du contrat de prestations. Malheureusement, explique M. Moreno, cette nouvelle

énergie insufflée par M. Barazzone n'a pas concouru à accélérer le mouvement car le politique devait encore prendre certaines décisions.

Dans l'intervalle, précise-t-il, les différents corps de métier impliqués (c'est-à-dire les pompiers professionnels, la centrale de traitement des alarmes, les sanitaires, etc.) ont rendu des rapports sur un concept opérationnel spécifique à leur domaine. Ils ont indiqué quels moyens seraient nécessaires pour la protection et le sauvetage dans le Canton. Ces rapports ne sont pas encore validés en raison de la question des ressources qui reste encore en suspens. Il tient à souligner que le rapport du SIS, en particulier, a une importance capitale puisque le concept opérationnel actuel du SIS date de 1973 et n'est plus du tout adapté à la situation du Canton. En effet, non seulement une importante augmentation démographique s'est produite (+ 40% en 40 ans), mais en plus le corps de pompiers ne dispose que de 19 postes, ce qui représente une augmentation de seulement 20% depuis 1973.

La conclusion qu'il faut en tirer, et qui lui semble essentielle, est que l'inadéquation du concept opérationnel avec la réalité est une question indépendante du projet ConvergenceS. En effet, si ce dernier venait à ne pas se réaliser, la problématique de l'inadéquation subsisterait. Le seul lien que M. Moreno voit entre ces deux éléments est l'interopérabilité qui est promue dans le projet. En effet, elle permettrait de couvrir en partie les besoins en ressources parce qu'il serait alors possible de travailler avec le corps du SSA. Bien que le soutien ne serait que partiel parce que le SSA doit, tel que cela découle des normes internationales, maintenir une présence minimale sur le périmètre de l'aéroport, une bonne adaptation de l'organisation rendrait disponible davantage de personnel au sein du SIS.

M. Moreno poursuit en annonçant que la situation actuelle du projet a été expliquée la semaine précédente, conjointement par la présidente du conseil d'administration de l'aéroport et par le magistrat, durant deux séances d'information destinées l'une au corps SIS et l'autre au SSA. Il indique avoir retenu trois éléments:

- premièrement, il a compris que les magistrats apportaient tout leur soutien au projet ConvergenceS, ce qu'a également démontré la présentation du calendrier dont la date clé est le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour la fusion;
- deuxièmement, il a compris que l'interopérabilité se ferait par étapes. Il précise qu'il a toutefois demandé aujourd'hui même au magistrat que celle-ci soit réalisée rapidement pour les deux unités ambulances. En effet, les horaires du SIS et du SSA sont plus facilement conciliables et un contrat existe entre la Ville de Genève et les HUG concernant la responsabilité médicale, auquel un avenant est en train d'être joint pour les ambulances de Genève Aéroport; et
- troisièmement, enfin, l'étude adjugée pour la Halle 7 bat son plein et les résultats devraient être remis au plus tard en mars 2014.

M. Moreno poursuit en indiquant que les propositions qui sont faites actuellement dans le comité de pilotage sont très intéressantes et répondent à beaucoup des questions qui se posent actuellement sur le terrain concernant le fonctionnement de la Halle 7. M. Schumacher répond que la réflexion qui tient à cœur au SIS est d’avoir un concept opérationnel viable et adaptable dans le temps, c’est-à-dire qui puisse être pérenne dans les 30 années à venir, en tenant compte de toutes les modifications qui auront lieu en termes de concept opérationnel en lien avec la démographie du Canton, l’installation de zones industrielles, etc. Il indique que, pour ce faire, le SIS est allé voir ce que d’autres villes qui ont été dans la même situation que Genève il y a 20 ou 30 ans ont fait et comment elles ont géré le dispositif d’incendie et de secours dans une région donnée. Les villes prises en exemple sont Paris et Liège, notamment, qui ont connu un peu la même évolution démographique.

La question qui s’est posée ensuite était celle de savoir comment Genève pourrait adapter ces projets dans la région genevoise, qui est restée bloquée depuis 1973. Il rappelle qu’en 1973, le Service incendie effectuait à peu près 2300 interventions par année, alors qu’aujourd’hui on est à 10 000 en tout. Les pompiers interviennent quant à eux quelques 6600 fois par année, avec quasiment le même effectif qu’en 1973. M. Schumacher ajoute que les opérations n’ont pas seulement augmenté en nombre mais qu’elles se sont aussi complexifiées avec l’évolution technologique, mais aussi biologique, chimique, nucléaire et bactériologique. Cette évolution exponentielle doit donc être gérée, entre autres, par de la formation continue qui est coûteuse en ressources humaines.

En ce qui concerne la Halle 7, M. Schumacher explique que le SIS se fonde sur un concept de base de départ principale à un endroit donné, comportant des moyens spéciaux – actuellement la rue des Bains – ainsi que plusieurs casernes satellites exploitables 24 h sur 24 avec quelques moyens de secours. Par quelques moyens de secours, M. Schumacher entend: un engin d’extinction et un engin de sauvetage (un camion échelle), qui permettent de répondre aux premières urgences vitales en cas d’incendie ou de secours routiers. Il ne s’agit donc pas d’un concept comportant une seule grosse base ou de deux bases de départ principales. Un système en réseau permettra d’ouvrir des petites casernes là où cela est jugé nécessaire en fonction de l’évolution démographique. Les renforts partiraient donc de la caserne principale, située judicieusement au centre du Canton afin d’arroser la rive droite et gauche similairement, et tout en respectant les temps réponse. Toutes ces raisons rendent la solution beaucoup plus viable à long terme, conclut-il.

### *Questions et réponses*

#### *Halle 7*

M. le président demande si la Halle 7 s’inclut dans le concept opérationnel de caserne satellite.

M. Moreno indique que l'idée de la Halle 7 est de pallier le manque de casernes de départ sur la rive droite dans la configuration actuelle. La base de départ de l'aéroport aurait le statut de base satellite renforcée et disposerait donc de 3 ou 4 moyens (camions) au lieu de un ou deux dans les autres casernes satellites.

M. Schumacher ajoute qu'étant donné que la caserne se situerait dans un secteur particulier, proche de l'autoroute et de la zone industrielle, la caserne de la Halle 7 se verrait adjoindre un ou deux engins spécifiques en plus du train de départ standard, comme des véhicules de désincarcération, par exemple.

### *Projet sur le long terme*

Un commissaire demande quel était le message que voulait faire passer M. Moreno lorsqu'il a fait mention du manque de vision à long terme dans le projet ConvergenceS.

M. Moreno répète que la vision à long terme n'apparaît noir sur blanc dans aucun document, si ce n'est le rapport de la Cour des comptes. Il précise que ConvergenceS concourt, dans une certaine mesure, à une stratégie de plus long terme que la seule fusion des corps de pompiers, sans toutefois faire partie d'une réelle politique sécuritaire longue durée (une trentaine d'années); et c'est là ce qu'il regrette.

Ce même commissaire mentionne au passage qu'il siège au conseil d'administration de Genève Aéroport. Dans ce cadre, il concède qu'il n'y a pas de plan sur 30 ans qui est intégré dans le projet ConvergenceS. En revanche, la position des deux chefs de service lui semble refléter indéniablement une vision à long terme.

### *Fusion des corps*

Ce même commissaire demande si le personnel SSA sera totalement intégré au corps SIS de sorte qu'il ne fera plus du tout partie de l'aéroport.

M. Moreno confirme. Il explique qu'aujourd'hui, il existe les unités suivantes: l'unité ambulances, l'unité service généraux logistique, l'unité centrale d'alarme, l'unité recrutement et formation et l'unité incendie et secours urbain (ISU), dont le capitaine M. Schumacher est actuellement le commandant. D'après ConvergenceS, les unités qui existent dans les deux corps seront fusionnées pour ne former plus qu'un corps avec ses propres unités. De plus, une autre unité sera créée: l'unité incendie et secours aéroportuaire (ISA).

### *Effectifs*

Ce même commissaire demande si les 20 postes ajoutés depuis 1973 sont proportionnels à l'augmentation des interventions et si le matériel a suivi l'évolution technologique depuis 1973.

M. Moreno répond que l'intervention doit être proportionnée à la population, c'est pourquoi le nombre d'interventions augmente avec l'accroissement de celle-ci. Par ailleurs, l'évolution technologique a ses revers parce que bien que les véhicules soient plus sophistiqués, les interventions le sont aussi, ce qui atténue l'effet d'une plus grande technicité du matériel. Par exemple, les panneaux solaires engendrent des difficultés puisqu'il y a des risques d'explosion en cas d'incendie. Cela, au même titre que les véhicules hybrides, et d'autres évolutions technologiques, rendent nécessaires diverses formations. En outre, cela ne résout pas le problème du nombre d'intervenants. En effet, durant certaines périodes comme le mois de décembre, lorsqu'il y a 30 scooters qui brûlent dans la ville ainsi qu'un feu d'appartement, la question principale est de savoir combien il reste d'hommes en caserne prêts à intervenir en cas de feu dans un autre appartement.

M. Schumacher explique qu'un sapeur-pompier professionnel doit intervenir de manière régulière afin de parfaire sa formation et de garder son moral. Cependant, aujourd'hui, le SIS a atteint l'extrême limite de la sécurité, que ce soit celle des pompiers ou de la population. En effet, il y a 16 sapeurs-pompiers professionnels qui font la garde de nuit et il en faut 11 pour assurer un début de feu. Si un autre feu se déclare au même moment, les 5 pompiers restants ne peuvent pas assurer sa couverture parce qu'il n'y a pas de casernes extérieures. C'est pourquoi, M. Schumacher explique qu'il n'a pas d'autre choix que d'appeler des collaborateurs durant la nuit, alors qu'ils sont en pause. Evidemment, il essaye de prioriser les interventions urgentes et de temporiser les alarmes secondaires. Il est vrai aussi qu'il peut s'appuyer sur les volontaires, mais déclare qu'il y a un grand problème de disponibilité de leur part. Par exemple cette semaine, deux feux se sont déclarés durant la nuit et sur les 50 pompiers volontaires qui ont été appelés, 7 sont venus sur place dans les 45 minutes. M. Schumacher explique que cette situation est compréhensible puisque leurs employeurs leur laissent de moins en moins de flexibilité, mais cela devient intenable.

### *Horaires de travail*

Ce même commissaire demande si, au final, l'effectif actuel fait que les pompiers font des heures supplémentaires.

M. Moreno répond que la situation n'est pas encore conflictuelle. Toutefois, il est certain que l'intervenant doit être en forme physiquement et psychiquement et que le manque de sommeil n'y contribue pas.

### *Effectifs*

Ce commissaire demande combien il faudrait de postes en plus.

M. Moreno indique qu'il est difficile de donner un chiffre, mais que pour la réalisation optimale il faudrait 15-20 postes. Ce chiffre peut toutefois aller jusqu'à 40 en fonction des options choisies. Car il faut savoir, souligne-t-il, que les pompiers interviennent toujours, même pour une inondation, mais qu'une priorisation est effectuée pour parer au plus pressé.

### *Halle 7*

M. le président rappelle que l'objet de la séance de ce soir porte avant tout sur l'ouverture d'une nouvelle caserne dans le cadre du projet ConvergenceS. Il demande à M. Moreno ce que le SIS en pense.

M. Moreno indique qu'il n'est pas possible d'ouvrir les casernes 24/24 h sans personnel en plus. L'ouverture d'une nouvelle base à l'aéroport a du sens pour des raisons opérationnelles liées à la faiblesse de couverture sur la rive droite et au regard de l'évolution démographique. Il est apparu dans les débats qu'il ne serait pas utile d'avoir deux bases principales. C'est pourquoi la Halle 7 sera conçue comme une base satellite renforcée. Actuellement, cependant, elle ne peut pas être garnie en raison du manque d'effectif.

### *Effectifs*

Un commissaire demande confirmation que la deuxième invite de la résolution a toute sa raison d'être.

M. Moreno confirme et explique que chaque poste qu'il doit remplacer ces derniers temps, il essaye de le mettre en disponible budgétaire. Il annonce en outre qu'il va faire une demande pour les 10 premiers postes supplémentaires de sapeurs-pompiers au magistrat lors du projet de budget 2014, et qu'il réitérera l'opération plusieurs fois. Car il faut savoir qu'il faut 6 mois de formation avant le stage en entreprise, ensuite de quoi le brevet fédéral doit être passé, pour une durée totale de formation de 18 mois. Ainsi, il serait déjà possible d'avoir quelques nouvelles recrues à la fin 2014, raison pour laquelle il dépose la demande aujourd'hui.

### *Halle 7*

Ce même commissaire constate que le concept présenté et voté en 2012 a beaucoup évolué et ne poursuit plus le concept initial d'une seconde base principale à l'aéroport – il rappelle que la suppression de la caserne des Asters avait été

mentionnée, jetant un froid dans plusieurs quartiers du centre-ville. Aujourd'hui, le concept semble être celui d'une base principale avec des bases satellites, formant un réseau. Il demande si le dimensionnement de la Halle 7 est aussi différent de celui présenté au mois de juin.

M. Moreno répond qu'il y a un mois, il a indiqué à M. Schumacher qu'il voulait mener une étude sur les volumes et surface nécessaires pour le SIS dans la Halle 7. Le problème, rappelle-t-il, est que le concept a été articulé autour de deux questions: la fusion de deux corps et une base de départ principale. Or, la question aurait dû être celle de savoir si l'on voulait le network ou la base principale, et de développer ensuite le concept en fonction de cela. Ainsi, il explique que le SIS a réussi, dans le concept actuel qui est encore en cours d'élaboration et non encore validé, à diminuer les surfaces nécessaires à ses fonctions. M. Schumacher ajoute que le comité de pilotage travaille vraiment sur la possibilité de faire de la Halle 7 une caserne intermédiaire, c'est pourquoi la caserne des Asters ne sera pas supprimée. Il indique d'ailleurs que cette caserne est située à un endroit clé en termes de délais d'intervention dans une zone fortement urbanisée. Si les pompiers étaient partis d'une autre caserne durant des interventions récentes aux Pâquis, il y aurait eu des morts. Il conclut en disant que le relistage des véhicules à mettre dans la Halle 7 était assez facile parce que logique par rapport au concept de casernes en réseau.

Un commissaire demande ce qu'il en est des accès routiers depuis la future caserne de la Halle 7, notamment au regard du respect du temps d'intervention, car il lui semble que cette dernière n'est pas très accessible du point de vue routier, sans compter que du côté de la route de Meyrin, il y a les caténaires des trams qui doivent certainement empêcher certains camions de passer.

M. Moreno répond que ce discours revient en effet très fréquemment. Il rappelle à titre liminaire que, même lorsque les camions doivent passer sur le pont du Mont-Blanc aux heures de pointe, ils passent. En termes d'accès à la Halle 7, il explique que la sortie actuelle «Grand-Saconnex» qui est sous la halle d'exposition va persister et sera utilisée pour passer. Le but de la manœuvre est de sortir directement de la halle en supprimant l'accès autoroutier et permettant de régler tout problème de délais. Le seul élément qui risque de poser quelques problèmes est un reflux entre Bardonnex et l'aéroport. En ce qui concerne la route de Meyrin, effectivement certains camions ne peuvent pas passer. Cependant, les solutions trouvées pour le passage découlent de nombreuses études faites par un bureau officiel, mandaté par l'Office fédéral des routes (OFR).

### *Interventions*

M. le président demande à quelles conditions les temps d'intervention peuvent être réalisés.

M. Moreno indique que les pompiers passent par Vernier, ce qui ne représente pas un gros détour selon les mesures effectuées par le bureau SITEC, mandaté par le comité de pilotage.

### *Fusion des corps*

Un commissaire demande si l'interopérabilité prévue entre les deux corps SIS et SSA est réelle ou seulement partielle: un sapeur-pompier aéroportuaire peut-il devenir demain un sapeur-pompier urbain et vice versa.

M. Schumacher affirme que l'interopérabilité totale ne sera jamais possible. Il ressort en effet des études que le temps de formation serait trop long et trop coûteux pour obtenir une interopérabilité totale. Par contre, il y a toute une tranche d'interventions pour lesquelles on peut jouer avec le curseur des critères et permettre des missions interopératoires. Il rappelle que cela dépendra aussi du contrat de prestations puisqu'il prévoira le nombre de pompiers qui devront rester sur le site aéroportuaire qui ne pourront pas être utilisés sur le territoire de la ville. L'interopérabilité doit donc être maximale, qui se travaillera d'année en année.

### *Effectifs*

Ce commissaire en déduit qu'il faudra forcément augmenter les effectifs de sapeurs-pompiers urbains puisqu'il n'y a pas de réelle possibilité de transfert d'un corps (le SSA) à l'autre (le SIS).

M. Schumacher explique que le transfert partiel sera définitif, en termes d'incorporation de métier, puisque les pompiers seront formés aux interventions urbaines. Leur nombre dépendra cependant du contrat de prestations qui définira les effectifs et les horaires hebdomadaires d'intervention, entre autres. M. Moreno ajoute que l'un des éléments-clés est la formation. Un effort sera ainsi consenti de part et d'autre pour que le socle de connaissances communes augmente le plus possible jusqu'à la limite des spécificités de chaque corps. Il donne en exemple la nécessité, pour les interventions sur l'aéroport, d'avoir un permis tarmac et précise qu'il serait coûteux et inutile de former tous les pompiers à son obtention.

### *Fusion des corps*

Un commissaire demande s'il y a d'autres éléments, à part les trois mentionnés, empêchant la fusion totale.

M. Moreno indique qu'il y a aussi les éléments qui seront déterminés dans le contrat de prestations. Il explique que le SSA est une unité de l'aéroport qui travaille au profit de l'aéroport pour les incendies d'appareils, le déneigement, et

d'autres tâches. En fonction de la répartition des tâches que le contrat prévoira, on saura combien de pompiers SSA devront rester en permanence sur le site de l'aéroport.

Cette même commissaire demande si certaines de ces tâches pourraient être effectuées par le SIS.

M. Moreno répond que la plupart sont trop spécifiques. Cependant, lors d'un événement exceptionnel à l'aéroport, on pourrait très bien imaginer que des pompiers SIS viennent suppléer aux hommes en intervention sur le tarmac.

Cette commissaire demande si M. Moreno voit d'autres problèmes mis à part les quatre énoncés précédemment.

M. Moreno répond par la négative et rappelle que ce sont les magistrats qui en discutent actuellement.

#### *Projet sur le long terme*

Un commissaire revient sur l'absence de document sur l'avenir à long terme de la sécurité feu du Canton de Genève. Il demande si ConvergenceS ne pourrait pas être considéré comme tel, ce que M. Moreno confirme.

#### *Evolution du projet*

Il poursuit en demandant si la vision qui a été présentée il y a de cela 10 mois est toujours la même, à savoir la fusion des corps SSA et SIS, la construction d'une caserne dans la Halle 7, la création d'une fondation intercommunale et la fusion des centrales d'alarme.

M. Moreno répond que c'est toujours la même vision. Il explique que la fondation intercommunale est une entité juridique autonome, de droit public, et gérée par le Département de la sécurité. Il ajoute qu'elle fait l'objet d'un travail important de la part de tous les intervenants. En ce qui concerne la fusion des centrales d'alarme, cela est toujours d'actualité: un secteur de la Halle 7 serait dévolu à la future centrale commune.

On ne sait pas encore quelle forme cela prendra, en sachant qu'actuellement, la 310 centrale urgences santé est gérée par le Canton et la centrale 118 par la Ville.

#### *Réalisation du projet*

Ce même commissaire revient sur la crainte qu'a formulée M. Moreno que ConvergenceS puisse ne pas se réaliser. Il demande pourquoi il en va ainsi alors

que, mis à part le vote des conseillers municipaux, rien n'entrave la réalisation du projet.

M. Moreno répond que sa crainte provient du fait que ce n'est pas le SIS qui mène et prend les décisions sur le projet; des responsables politiques devront se prononcer.

Ce même commissaire demande si ConvergenceS pourrait être comparé à des projets de fusions ayant eu lieu dans d'autres villes comme Paris, Liège ou Zurich.

M. Moreno répond que le projet est en fait une mutualisation des ressources aéroportuaires et urbaines. Il souligne que l'on ne peut pas comparer Genève et Zurich car le Canton de Zurich est bien plus grand que Genève. La fusion opérée à Zurich a été imposée par les autorités dans une approche «top down» alors que l'approche genevoise est très différente. Et M. Schumacher d'ajouter que le projet ConvergenceS se distingue des exemples cités par M. Spuhler aussi en raison de la morphologie du canton de Genève.

#### *Evolution du projet*

Un commissaire rappelle que le crédit d'étude qui avait été voté l'an passé prévoyait un modèle d'intervention avec deux bases principales, la nouvelle caserne de la Halle 7 étant la seconde. Il constate pourtant que l'approche présentée est très différente puisqu'elle porte sur un développement en réseau. Il demande si le SIS est associé aux études menées actuellement et aimerait savoir si elles ont pris en compte le changement directionnel opéré dans le projet.

M. Moreno répond par l'affirmative aux deux questions de M. Käser. En outre, il répète que le SIS ne peut que s'inscrire dans la proposition politique qui lui est faite et suivre ainsi les changements opérés.

M. le président demande si la vision politique est différente suite à l'arrivée de M. Barazzone.

M. Moreno confirme que la vision de M. Barazzone est différente de celle du magistrat précédent. Il se laisse en effet le temps de faire une réflexion sur la situation qu'il a reçue à son arrivée. Il précise que la configuration finale n'est pas encore faite, et que la phase actuelle n'est qu'une phase d'étude. Les réflexions du SIS à ce sujet seront ajoutées à l'étude, qui débouchera, in fine, sur une proposition principale et des variantes.

Un commissaire demande si le SIS avait aussi été sollicité à l'époque de la première proposition qui avait été votée.

M. Moreno explique que ce n'est pas le cas puisqu'il est entré en fonction le 1<sup>er</sup> juin 2011 et que les directions avaient été clairement arrêtées à ce moment-là.

Il y a quelques mois, il affirme qu'il a soulevé la question de savoir s'il était vraiment judicieux de mettre toutes les ressources prévues dans la nouvelle caserne.

*Audition de M. Bitz, commandant du SSA, et son adjoint M. Sarasin, capitaine du SSA*

M. Bitz explique que la fusion a du sens. Tout d'abord, elle permettra une meilleure répartition des ressources, notamment entre les communes qui sont, actuellement, très différemment dotées en termes de matériel. Il explique en outre que le but de ConvergenceS est de fusionner deux services professionnels qui ont une culture d'entreprise très différente. En effet, il y a une partie de fonctionnariat chez les SIS, que le SSA ne connaît pas. Il poursuit en indiquant que le SSA a des bons contacts avec le SIS et les pompiers volontaires. Cependant, il tend à intervenir de moins en moins en dehors de l'aéroport afin d'éviter d'empiéter sur les tâches du SIS. Il explique ensuite que le principe directeur de ConvergenceS repose sur des bases de départ bien réparties autour d'une caserne principale. Les bases satellites pourraient ainsi, en cas de grand sinistre, intervenir dans un deuxième temps.

Il affirme ensuite que l'idée d'une fusion est bonne mais qu'il faut prendre en compte la concrétisation et la faisabilité. Il existe en effet beaucoup de différences entre les deux corps de sapeurs-pompiers, notamment en ce qui concerne les salaires, les caisses de retraite et la façon de travailler. Une première différence concerne la formation; celle du SSA ne concerne que les interventions aéroportuaires (et il est reconnu internationalement pour cela), alors que de telles connaissances ne sont pas du tout inculquées au SIS. Evidemment, le personnel SSA est formé à la gestion des feux de bâtiment. Cependant, comme le SSA est limité dans ses effectifs et qu'il ne veut pas empiéter sur les interventions du SIS, il intervient rarement en dehors de l'aéroport et dispose donc de moins de pratique que le SIS dans les interventions urbaines.

Les horaires de travail sont une autre différence. Le SSA construit ses horaires sur une base de 12 h puisque le SSA doit aussi intervenir pour des missions nocturnes. Ces dernières comprennent entre autres la conduite de la neige et la gestion de l'aviation au sol, car, à partir d'une certaine heure, la tour de contrôle délègue la gestion de la piste à l'AMS, qui la transfère ensuite au SSA. C'est pourquoi, les pompiers doivent être présents pendant 12 h durant deux jours et qu'ils ont ensuite 12 h de pause la nuit, alors que le SIS, lui, fonctionne sur une base de 24 h.

La conduite des opérations, enfin, n'est pas la même au SIS qu'au SSA. La gestion de la neige, par exemple, est d'une telle complexité et comprend tant de responsabilités que le SSA a dû mettre en place un système assez militaire de conduite. Cette gestion nécessite d'être constamment en relation avec le service météorologique, de pouvoir assurer une action coordonnée de 60 camions et de la quasi-totalité des effectifs du SSA, de travailler avec beaucoup d'autres sections

de l'aéroport et de faire tout cela dans un cadre où les avions doivent continuer à décoller et atterrir tant les pertes financière sont grandes en cas de fermeture de la piste. Ces contraintes ne sont pas les mêmes que celles auxquelles font face le SIS. Il précise enfin que d'autres missions de moindre envergure sont menées par le SSA pour le compte de l'aéroport, comme par exemple les rondes de nuit.

### *Halle 7 et interventions*

M. le président rappelle que le sujet qui intéresse avant tout la commission est ConvergenceS et que les questions principales de la CSDOMIC concernent la création de la caserne de la Halle 7, le respect des temps d'intervention depuis cette base et le besoin éventuel d'une antenne dans l'aéroport.

M. Bitz explique que les temps réponses dépendent de la catégorie de l'aéroport, selon les normes OACI. Genève est un aéroport de catégorie 9, ce qui signifie que les pompiers doivent intervenir avec 3 véhicules, 36 400 litres d'eau et avec des débits de 13 500 litres, le tout en moins de 3 minutes. Ils doivent ainsi déverser 50% des moyens dans les 3 minutes, c'est-à-dire minimum 6750 litres minutes. En moins de 4 minutes, la totale du service requis doit être en action. Il précise que l'OFAC vient contrôler, une fois par année et sans préavis, le respect de ces exigences. Il indique que, depuis la caserne actuelle, les temps sont respectés, mis à part en cas de conditions météorologiques dégradées ou de travaux. Depuis la Halle 7, en revanche, le respect des temps d'interventions ne sera peut-être pas respecté; et de préciser que cet élément est en cours d'évaluation. L'idée est de placer un satellite dans l'aéroport, comportant deux camions puissants, un véhicule de commandement et un camion-échelle pour assurer le respect de l'exigence des 50% du service en action dans la 3<sup>e</sup> minute. Les autres 50% peuvent arriver depuis la caserne de la Halle 7 dans la 4<sup>e</sup> minute sans trop d'encombres, affirme-t-il. Il faut savoir que le respect de la 4<sup>e</sup> minute est plus facilement réalisé que la 3<sup>e</sup>. Afin de diminuer les temps réponse, il faudra que les véhicules entreposés dans la halle soient prêts au départ, devant la rampe. En outre, il faudra que des locaux de vie soient placés à proximité des camions pour les hommes de garde. En effet, ces derniers ne restent pas la journée sans rien faire, et c'est le temps entre le déclenchement de l'alarme et le départ des camions qui est le plus compliqué à respecter. Si les pompiers doivent faire 200 mètres en sprint, s'équiper et partir, cela prendra plus de temps que de passer de l'étage aux camions par la perche, comme ils le font actuellement. Aujourd'hui, les pompiers sont prêts en moins de 50 secondes, dans le camion, moteur en marche, et avec la liaison radio enclenchée.

### *Halle 7*

M. le président demande si cette question de lieu de vie est prévue dans le projet de la Halle 7.

M. Sarasin précise tout d’abord que c’est la deuxième vague d’intervention qui doit pouvoir disposer de locaux de vie proche des camions et non les effectifs «satellites» qui seront placés dans l’aéroport. Il est en outre très important, dans la disposition de la caserne de la Halle 7, que les véhicules soient devant la rampe.

M. le président demande si ce problème est résolu dans les plans d’aménagement prévus.

M. Sarasin répond que cet élément est en étude pour le moment. Il existe actuellement un secteur de stationnement des véhicules en fonction de la rampe et le comité de pilotage est en train de déterminer où seront placés les locaux de vie des différents secteurs pour pouvoir regrouper le personnel aviation rapidement et réduire les distance en cas d’intervention. Il suggère à la commission de se référer aux plans en cours d’élaboration parce que la Halle 7 est actuellement divisée en différents secteurs, des «cubes», qui sont déplacés en fonction des besoins de chaque corps de pompiers.

M. Bitz affirme que la Halle 7 est énorme et que ce n’est pas la place qui manquera. Il déclare d’ailleurs que la construction de la dalle coûtera 15 millions de francs suisses et la rampe 4 millions, sans que les pompiers ne puissent encore disposer d’aucune caserne. Les dernières casernes construites dans certaines communes ont couté moins que cela et sont déjà opérationnelles, note-t-il. Il encourage donc la CSDOMIC à se rendre sur les lieux et à inviter également le capitaine Schumacher afin que tous les représentants soient présents.

### *Interventions*

Un commissaire a cru comprendre que les temps réponse allaient être encore réduits selon de nouvelles normes; il demande confirmation.

M. Bitz explique que les normes OACI exigent que l’intervention se fasse en 3 minutes – ou en moins de 4 minutes – voire en moins de 2 minutes pour certaines zones. Cela entraîne des contraintes telles que la formation du personnel, un bâtiment bien centré, des hommes physiquement en forme et des véhicules performants durant 15 ans. Toutes ces conditions sont remplies actuellement. En changeant des critères comme le déplacement de la caserne, le respect de ces conditions devra être revu. Il en ira de même si le temps réponse est réduit à 2 minutes. Il sait que de nouvelles normes européennes sont en cours d’élaboration par l’organisme en charge (l’EASA), qui viendra auditer la situation à Genève. D’expérience, il sait que tout changement normatif tend généralement à être plus strict, donc il peut bien imaginer que les temps puissent être encore réduits. Il rappelle enfin que certaines obligations découlent également de la directive de l’OFAC, dont il ne connaît pas encore le contenu exact mais qu’il a demandé à M. Barazzone.

Ce même commissaire demande si c'est pour respecter ces temps réponse plus courts que le satellite intra-aéroport est nécessaire, ce que MM. Sarasin et Bitz confirment.

#### *Halle 7*

Ce même commissaire demande si, étant donné que la caserne sera en hauteur, la rampe menant au sol devra être construite avec une pente qui ne soit pas trop importante.

M. Sarasin répond que la pente sera de 6%.

#### *Fusion des corps*

Ce même commissaire demande si, sur l'effectif de 109 personnes, il y en a une partie qu'il est prévu de transférer définitivement au SIS, pour autant qu'une diminution des prestations du SSA soit prévue dans le contrat.

M. Bitz explique que le contrat de prestations fera état de cet élément. Pour le moment, il explique qu'il est contraint d'avoir 0 heures au début de l'année et 0 à la fin. Ainsi, s'il y a des accidentés de longue durée, des pompiers d'autres sections viennent les remplacer. Il précise que l'effectif minimal requis est de 12 pompiers sur place. Pour l'instant, il n'est pas possible de placer des pompiers durablement au SIS en termes d'effectifs. Bien qu'une augmentation des heures soit susceptible d'amener plus de monde, le problème se posera que les hommes transférés pourraient perdre le savoir-faire aéroportuaire par manque de pratique. Or la formation de nouvelles recrues prendrait alors 2 ans pour l'école latine, en plus que la durée de la formation à l'aviation. Le SSA ne sera donc certainement pas un bassin d'approvisionnement pour le SIS.

#### *Interventions*

Ce même commissaire demande si le SSA mène encore des interventions hors de l'aéroport.

M. Bitz répond qu'il envoie de toute façon des hommes sur place lors de sinistres, et qu'il discute après avec le SIS. Sa seule contrainte est de garder 12 pompiers sur l'aéroport pour la journée, soit 9 pour l'intervention et 3 pour des levées de doute dans le bâtiment. En cas d'interventions simultanées, l'alarme est envoyée au SIS pour les renforts; on ne rigole pas avec les incendies, rappelle-t-il.

#### *Halle 7*

Ce même commissaire demande à quoi servira la caserne actuelle après son déplacement à la Halle 7.

M. Bitz indique que la caserne sera enlevée, à terme, au bénéfice de passe-avions. Cependant, au début, elle restera utilisée pour le satellite.

### *Effectifs*

M. le président note qu'avec un satellite sur le tarmac et la Halle 7, cela fera deux points d'intervention. Il demande si le SSA aura alors besoin de plus d'effectifs.

M. Bitz répond par la négative et précise qu'il s'agit seulement d'avoir une bonne organisation des horaires. M. Sarasin explique que la solution peut être trouvée dans les différents «shifts» des équipes et dans la bonne gestion des horaires. Les difficultés proviennent essentiellement des contraintes liées à l'aéroport, notamment aux heures d'ouverture, etc. La gestion du satellite et de la Halle 7 relève plutôt de l'organisation interne au SSA. Il rappelle enfin que les toutes ces questions dépendront avant tout du contrat de prestations et du catalogue des tâches qui reviendront au SSA.

### *Interventions*

Un commissaire relève qu'il voit mal comment faire appel au SSA pour intervenir dans d'autres sinistres compte tenu de la charge de travail qui lui incombe rien qu'à l'aéroport. D'autant plus que la fréquentation de l'aéroport ne va cesser d'aller croissant.

M. Bitz explique que, même s'il y a plus de passagers, la catégorie de l'aéroport ne va pas changer, et les exigences d'effectifs non plus. Ainsi, même lorsque des moyens supplémentaires sont requis – il y a parfois 13 à 14 personnes sur place, surtout en hiver – il y a toujours un train de départ prêt en cas d'intervention sur le bâtiment. Sans aller jusqu'à ce que disait l'ancien commandant du SSA («le SSA prend la rive droite et le SIS la rive gauche»), il affirme trouver dommage que le SSA ne puisse pas intervenir dans les sinistres ayant lieu à proximité de l'aéroport. En effet, une petite équipe peut être dévolue à cela, même si elle ne se montera jamais au nombre de personnel du SIS. M. Sarasin ajoute que, rien que la semaine passée, 3 pompiers sur les 12 se sont rendus en intervention pour le feu de paille à Meinier. Le SSA s'est donc organisé pour maintenir le nombre minimum de 9 sapeurs présents à l'aéroport, et envoyé 3 personnes en renfort. En outre, les pompiers en congé reçoivent aussi les alarmes, car on ne sait jamais ce que l'on va trouver et parfois il est mieux que tout le monde soit sur le pied de guerre.

Ce même commissaire demande si le SIS s'est aussi rendu sur le site de Meinier.

M. Sarasin explique que le SIS a déclenché l'alarme du SSA, raison pour laquelle le SSA est venu en appui pour cette intervention. Il précise que le SSA

vient très souvent renforcer les rangs du SIS avec son camion remorque lors des interventions dans la campagne parce que le réseau hydraulique a un débit trop pauvre.

M. Bitz rappelle que ce train d'eau, ce véhicule, servait aussi pour le tapis de mousse de l'aéroport, indiqué dans l'«airport information». Cependant, l'aéroport va cesser de marquer ce tapis de mousse.

Ce même commissaire demande si le dégivrage des avions est aussi à la charge du SSA.

M. Bitz répond que le SSA ne s'occupe que du déneigement de la piste et ajoute que l'ensemble du corps est formé en Allemagne tant la complexité de l'intervention est importante.

### *Effectifs*

M. le président demande si le SSA a des problèmes d'effectifs.

M. Bitz explique qu'il manque parfois d'hommes lorsqu'il y a des accidentés longue durée, comme c'est le cas actuellement. Heureusement toutefois, le faible taux d'absentéisme permet au système de fonctionner. M. Sarasin confirme que tout fonctionne, mais que le système atteint ses limites.

M. Bitz explique que, lorsqu'il y a un crash avec 150 personnes impliquées, 12 personnes c'est peu.

### *Evolution des besoins de l'aéroport*

Un commissaire demande si des gros porteurs comme les Airbus A380 vont un jour se poser à Genève.

M. Sarasin explique que cela ferait entrer l'aéroport dans la catégorie 10, ce qui représente un investissement financier énorme pour les infrastructures, sans que le retour sur investissement n'en vaille vraiment la peine. M. Bitz précise que l'aéroport de Genève est homologué pour la catégorie 10. Cependant, un charter A380 représente beaucoup de passagers qu'il faut accompagner depuis leur arrivée sur le tarmac jusqu'à la sortie de l'aéroport; les passages des douanes et de la sécurité pourraient être rapidement surchargés. Sans compter que la place que prennent ces appareils sur le tarmac est énorme et vaut pour 3 avions de lignes standards.

## **Séance du 21 mars 2013**

### *Visite du SSA*

Lors de la visite de la Halle 7, le commandant Bitz et le capitaine Sarasin ont expliqué où se situerait la dalle permettant d'ajouter un étage au volume de la

caserne. Elle sera placée à 6 mètres de hauteur et devra supporter 500 kg au mètre carré. Ils ont également montré aux commissaires l'endroit d'où partirait la rampe permettant l'accès au tarmac.

### *Présentation de la caserne*

Une commissaire demande si beaucoup de casernes dans le monde ont la même configuration que celle-ci.

Le commandant Bitz répond qu'il existe une caserne à Neuchâtel qui se situe sous le stade de foot, qui a donc des gradins et des locaux au-dessus. Il précise que ce n'est parfois pas pratique d'avoir des locaux locaux au-dessus, comme c'est le cas aux Asters, parce que les gens sont mécontents lorsque les camions partent en raison du bruit des sirènes.

La même commissaire demande s'il n'y aura qu'une rampe pour sortir de la caserne, car cela voudrait dire que s'il y a le moindre problème avec la rampe, aucun camion ne pourra sortir pour intervenir et devra faire le tour pour se rendre sur le tarmac.

Le capitaine Sarrasin confirme que les véhicules d'intervention ne pourront en effet pas sortir dans les délais de 3 ou 4 minutes et devront faire le tour. Cependant, c'est pour cette raison que la caserne satellite sur le tarmac a toute son importance, car elle garantit le respect des normes OACI.

M. le président demande ce qui se trouve actuellement sous la Halle 7.

Le commandant Bitz explique que c'est le Musée de l'automobile et les parkings qui appartiennent à l'aéroport. Les seuls travaux qui devront être effectués visent la construction d'un tunnel permettant l'accès à l'aéroport, sans aucune interaction avec l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire, sauf les sorties de secours.

M. le président demande à quelle hauteur sera la centrale d'alarme 118, afin d'éviter les problèmes liés aux feux que pourraient déclencher les réservoirs à essence des Cobus entreposés.

Le capitaine Sarrasin explique qu'elle sera à l'étage où se trouvent actuellement les commissaires. Il pense qu'il faut relativiser le problème. Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un bus avec un réservoir à essence, sans places passagers, que la question du danger d'incendie se pose, c'est parce qu'il s'agit d'un parking.

### *Présentation de la rampe d'accès*

Une commissaire demande si la rampe sera chauffée pour éviter les problèmes liés à la neige et la glace.

Le capitaine Sarrasin explique que la rampe ne sera pas chauffée, mais que la question du déneigement de la rampe sera discutée avec toutes les parties prenantes. En outre, des petites buses avec du produit antigel pourront très bien être placées de chaque côté de la rampe pour assurer que la glace ne s’y installe pas. Le commandant Bitz précise que, dans les cas extrêmes, les temps réponses ne sont plus aussi stricts et le capitaine Sarrasin d’ajouter que le SSA peut très bien anticiper les situations qui deviennent limites et déjà faire descendre sur la rampe des camions prêts à intervenir, avant que cela ne se gâte.

Un commissaire demande quelle sera la largeur de la rampe.

Le capitaine Sarrasin explique qu’elle sera de 8 mètres, sans virages afin de pouvoir faire au plus vite.

Le même commissaire demande où se trouve le Centre d’aviation légère (CAV) et s’il est prévu qu’il soit fermé.

Le commandant Bitz explique que la piste en gazon va disparaître d’ici 2016 parce que ce n’est pas conforme avec les normes OFAC que deux pistes soient aussi proches. Toute l’aire nord de l’aéroport sera donc modifiée selon un plan allant jusqu’en 2025. Ce dernier prévoit d’y faire plus de tarmac et quelques constructions, mais pas de très grandes constructions.

Le même commissaire mentionne le fait que cet espace laissé par le CAV pourrait éventuellement servir de caserne.

Le commandant Bitz explique que cette possibilité avait été émise au début des discussions sur la nouvelle caserne, mais les autorités politiques ont préféré se pencher sur la Halle 7.

### *Présentation des plans*

Une commissaire indique ne pas avoir compris pourquoi le bâtiment qui est utilisé pour les frets n’a pas été pensé pour mettre la caserne alors qu’il se situe au niveau du tarmac.

Le capitaine Sarrasin pense que cette possibilité n’a même pas été évoquée. A la base, la Ville de Genève cherchait une caserne pour déplacer la caserne 2. L’étude a donc été faite il y a plusieurs années en arrière et elle ne comprenait pas l’évaluation du bâtiment des frets. Le commandant Bitz explique que beaucoup d’idées ont été émises au départ. Cependant, le politique a décidé que l’étude du projet de caserne se ferait à la Halle 7 aussi parce que la Ville ne voulait pas être à l’intérieur de l’aéroport, pour des questions d’accès. Le capitaine Sarrasin ajoute que la question de l’accès à l’autoroute se serait d’ailleurs pareillement posée si la caserne avait été pensée au fret.

M. le président demande pourquoi il y a autant de véhicules qui seront stationnés dans la caserne de la Halle 7, alors que le projet semble être que cette dernière soit une caserne satellite et non pas une caserne principale.

Le capitaine Sarrasin est surpris de cette affirmation et ne peut pas répondre. En effet, les plans qui sont présentés aujourd'hui à la commission sont les plans qui ont été présentés et discutés ce mardi avec M. Barazzone et M<sup>me</sup> Aubry sur la base d'un projet de caserne venant remplacer la caserne 2 des Asters. Le commandant Bitz ajoute qu'il a pareillement été surpris lorsqu'on lui a annoncé que le projet prévoyait l'ouverture des casernes 24 h/24. Il affirme qu'il ne pourra pas céder du personnel pour d'autres interventions, par exemple urbaines, tant qu'il n'aura pas tourné avec ce nouveau système s'il venait à être imposé. En effet, il ne peut pas anticiper les éventuelles surprises qu'un tel changement entraînera.

### **Séance du 11 avril 2013**

M. le président annonce qu'il a écrit au commandant Bitz pour le remercier d'avoir reçu la CSDOMIC et lui avoir fait visiter sa caserne aéroportuaire. Il annonce qu'il a écrit à M. Barazzone afin que la CSDOMIC reçoive les nouveaux plans du projet de caserne à la Halle 7. Il rappelle le courrier du magistrat concernant sa demande et annonce qu'il doit le rencontrer la semaine suivante. Il indique qu'il a aussi écrit à M. Stämpfli, responsable de la communication pour l'aéroport, suite à la demande de la CSDOMIC de visionner le reportage portant sur le travail du SSA, et que le commandant Bitz avait mentionné. M. Stämpfli lui a répondu qu'il ne pourrait pas donner suite à cette demande pour le moment parce que le tournage est encore en cours. Dès que le reportage sera achevé, la CSDOMIC pourra le visionner.

### **Séance du 25 avril 2013**

*Audition de MM. Moreno et Schmacher au sujet de la présentation du concept opérationnel*

M. Moreno commence par montrer quelques images de l'incendie qui a eu lieu dans un entrepôt de la zone industrielle Meyrin Zimeysa. M. Schumacher explique que l'appel a eu lieu à 17 h 46, par le déclenchement de l'alarme automatique du bâtiment. Ce dernier comptait quelques 5000 mètres carrés de surface, séparés en 3 compartiments, le feu s'étant déclenché en son centre. Comme toutes les portes étaient fermées et verrouillées, les pompiers ont dû tronçonner les portes pour aller au contact du feu. Le problème était que le bâtiment comportait des halles de stockage avec des palettes de bois qui s'effondraient petit à petit. Une difficulté supplémentaire est apparue alors que le feu se propageait à des produits chimiques entreposés là, dont de l'acétone, des acides, des solvants et des

peintures, ainsi qu'à beaucoup d'huile fine et de carburants pour l'aviation. Tout cela a compliqué la progression des pompiers, sans compter qu'il y avait aussi l'explosion de bouteilles de gaz, des parties de bâtiment qui s'effondraient, etc.

En début de soirée, le feu a pris de l'ampleur dans les étages. La décision a alors été prise de retirer le personnel de l'intérieur car cela devenait trop dangereux: tout le bâtiment risquait de s'écrouler sur eux. Le but est alors devenu celui de maîtriser le feu pour qu'il ne se propage pas aux autres entrepôts adjacents. Durant près de 15 heures, beaucoup de moyens, notamment en termes de quantité d'eau projetée, ont été entrepris pour empêcher le feu de passer d'un entrepôt à l'autre car les cloisons anti-feu n'étant pas adaptées. M. Schumacher précise qu'à l'heure où il parle, il y a encore des feux résiduels. En effet, au moment où le toit s'est effondré, la matière coincée dessous a continué à brûler, mais les pompiers n'y avaient plus accès avec leurs lances. Ils resteront donc encore jusqu'à demain soir sur place afin de s'assurer que le feu ne repartira pas. Grâce au déclenchement de l'alarme générale, l'ensemble du secours incendie s'est rendu sur le site, ce qui a permis d'avoir des ressources fraîches au fur et à mesure de la gestion de l'incendie. Il ajoute enfin, à titre illustratif, que l'un des pompiers qui s'est rendu en intervention dans l'entrepôt en est ressorti avec 40°C de température, tant la chaleur était élevée à l'intérieur.

### *Pompiers volontaires*

Un commissaire demande si, à l'heure actuelle, il y a des sapeurs-pompiers volontaires sur place.

M. Moreno répond que les compagnies des communes de Satigny, Meyrin et Vernier ont été alarmées. Il y avait donc des sapeurs-pompiers volontaires, mais ils ont été engagés dans la périphérie. En effet, ils ne pouvaient pas aller à l'intérieur du bâtiment car ils ne sont pas formés à la défense chimique ou aux interventions contre les hydrocarbures. Il y avait, sur 100 personnes alarmées, environ une trentaine de sapeurs-pompiers volontaires sur place. A l'heure actuelle, il n'y en a quasiment plus parce que, étant miliciens, ils devaient aller travailler. Leurs forces ont donc été compensées avec des forces professionnelles.

### *Interventions*

Une commissaire demande si on connaît l'origine du sinistre, ainsi que ce que l'on fait des produits toxiques évacués.

M. Moreno répond qu'il y a systématiquement une enquête qui est diligentée par la police technique et scientifique et la police judiciaire afin de connaître les raisons du sinistre. Pour l'instant, dans ce cas, on n'en connaît pas l'origine. En ce qui concerne les produits dangereux, la première étape est de faire une recon-

naissance au milieu des liquides afin d'éviter les réactions chimiques si on venait à mettre en contact deux liquides, ce qui pourrait engendrer du chlore gazeux, par exemple, gaz extrêmement toxique. C'est aussi la raison pour laquelle les pompiers n'interviennent pas sans protection respiratoire. Dans le cas de Satigny, les pompiers ont donc colmaté les récipients et tenté de retenir les eaux d'évacuation afin de les traiter pour ne pas qu'elles polluent tout le système des égouts. Les produits sont ensuite évacués et le CTDS (Centre de traitement des déchets spéciaux) réalise un traitement qui, si possible, les reconvertis pour les expédier dans des centres ad hoc afin qu'ils soient éliminés, réutilisés, etc. M. Barazzone tient à remercier le personnel du SIS qui a vraiment très bien travaillé sur le sinistre de Satigny, sous la pluie et dans des conditions très difficiles.

#### *Audition de M. Barazzone au sujet de la présentation du concept opérationnel*

M. Barazzone indique qu'il trouve utile que la commission l'entende sur la résolution R-169, car cette dernière pose des questions fondamentales. En préambule, il indique que ConvergenceS concerne plein de champs différents et notamment plusieurs aspects, dont il va parler ce soir, et où le concept opérationnel est central. Il rappelle que le nombre d'interventions est en constante augmentation. Or bien que les moyens humains et techniques aient été adaptés, ils n'ont pas réussi à suivre l'évolution. Aujourd'hui, il devient nécessaire de revoir la manière de s'organiser sur le terrain pour répondre aux nouveaux enjeux. Il indique qu'il revient aujourd'hui même de Zurich, où il lui a été expliqué que la Ville a commencé à se poser la question du concept opérationnel avant d'opérer à la fusion.

Pour Genève, les moyens d'arriver au but fixé proviennent en partie des éléments de fusion (transfert du personnel), de la réflexion sur les bases de départ et la caserne de la Halle 7, dont M. Meylan traitera ensuite, et, enfin, de la question de la gouvernance du Service du feu, qui est l'établissement autonome de droit public. Il rappelle que le SIS est aujourd'hui un service communal qui agit sur tout le territoire cantonal, et que les communes participent à son financement à hauteur de 11 millions de francs. Pour améliorer le travail sur le terrain et apporter une vraie plus-value à la population, il faut augmenter les moyens à disposition et c'est cela que tend à réaliser l'établissement.

Il poursuit en faisant un point de situation. Une des remarques fondamentales qu'il tenait à faire est que les auteurs de la résolution demandent que le SIS bénéficie de plus de personnel et que cette question n'est pas résolue par la fusion; c'est le concept opérationnel qui définira le nombre de postes. Cela répondra à la question de savoir quel service Genève veut garantir, en combien de temps et dans quelles parties du Canton. La fusion du SIS et du SSA, elle, a pour but de faire des gains d'efficience en «inter-communalisant» le service, et la réflexion est actuellement en cours.

Il rappelle ensuite que lors de sa dernière visite, il a mentionné l'avancement des négociations avec l'aéroport. Il affirme aujourd'hui qu'il était un peu optimiste. En ce moment, les questions de détail sur le personnel sont à bout touchant. Ce dont l'aéroport a besoin, ce sont des garanties sur le fait que les prestations du SSA continueront d'être fournies à l'avenir. En effet, l'un des principes de base de la proposition votée était justement l'égalité de traitement en matière salariale et de rente. S'agissant des salaires, un travail conséquent a été effectué avec la DRH et les services du SIS pour déterminer, cas par cas, quel sera le salaire de chaque pompier SSA lorsqu'il rejoindra le SIS. Les propositions de salaires ont été communiquées aux concernés. La tâche s'est révélée difficile du fait que le système de la Ville et de l'aéroport coexistent difficilement en raison de leurs différences. En couplant les pompiers SSA au SIS tout en essayant de faire qu'à responsabilité égale ils aient le même salaire, certains se retrouvaient avec 10 000 francs de plus par an sans avoir rien fait de plus. Ainsi, des correctifs ont dû être trouvés et il assure les commissaires qu'aucun d'entre eux ne perd 1 seul franc dans le transfert.

Il explique que les différences entre les systèmes sont les suivants. En matière de rente, le personnel SSA travaille jusqu'à 65 ans et cotise à la CIA jusque-là. Au SIS, le personnel cotise jusqu'à 57 ans et bénéficie d'une cessation d'activité à partir de là, la Ville continuant de verser un salaire jusqu'à leur retraite prévue par la CAP. Il précise que M. Pagani et lui-même réfléchissent actuellement au fonctionnement du SIS et à la possibilité de relever l'âge de la retraite, mais c'est là une autre question. En ce qui concerne la fusion, pour garantir au personnel SSA d'avoir un taux de rente de 70% et non de 50% à l'âge de 62 ans, ou 64, il faudrait que l'aéroport paye un différentiel pour racheter les cotisations. C'est là le principe de base de la négociation, or M<sup>me</sup> Rochat, depuis le début, avait annoncé que l'aéroport aurait des difficultés à payer ce différentiel. Avec le temps, cela devient de plus en plus difficile.

M. Barazzone affirme qu'il y a une volonté d'aller de l'avant, et que l'option de payer le rachat de cotisation a été présentée au Conseil administratif. M. Barazzone rappelle que le peuple a voté le plan de la CIA, alors que la Ville a opté pour celui de la CAP. [...] Le différentiel ne peut pas être calculé sans les chiffres CIA, or elle ne pourra pas les fournir avant quelques mois. Il explique ensuite que dans le concept opérationnel de la proposition de juin, le but était que les pompiers travaillent 46 heures. Or il se trouve que le SIS travaille 51 h ¼ et le SSA 40 heures.

### *Horaires de travail*

M. le président indique qu'il est sceptique quant à la possibilité d'opérer une telle comparaison des horaires. Il demande si le calcul est fait sans les heures de piquet.

M. Moreno explique que le SSA compense le piquet différemment et que le SIS n'a pas de système de piquet, donc ces éléments ne sont pas pris en compte dans le calcul des heures. M. Barazzone affirme que les chiffres se tiennent. Il déclare que d'un point de vue opérationnel, il n'acceptera pas que les pompiers travaillent moins que 46 heures pour assurer la sécurité sur le canton. Aujourd'hui, le personnel du SSA refuse de travailler 46 heures, alors même qu'ils avaient été clairement informés de cette possibilité au début des discussions sur la fusion, bien qu'il n'y ait pas eu d'acceptation formelle. Faire travailler le personnel, c'est-à-dire les 136 pompiers SIS, et les 72 pompiers de l'aéroport, en faisant passer le SSA de 40 à 46 heures, et en diminuant les heures du SIS de 51 ¼ à 46, entraîne une perte de 8 postes. Il ajoute que, cela n'aidant pas, l'aéroport tient fermement à avoir 12 pompiers systématiquement sur le site de l'aéroport. M. Moreno rappelle que c'est ce que prévoient les normes pour un aéroport de catégorie 9 comme l'est celui de Genève. Même pendant la nuit, le personnel doit être maintenu. M. Barazzone ajoute qu'à Zurich, il y a 20 pompiers, dont minimum 10 sont maintenus en permanence, soit moins qu'à Genève.

#### *Compétences des pompiers aéroportuaires*

M. le président demande si les pompiers aéroportuaires zurichois fournissent le même lot de compétences, le même cahier des charges que les pompiers de Genève.

M. Barazzone répond par l'affirmative et rappelle que l'aéroport tient mordicus à ce que la Ville continue à déneiger et à se charger de l'ouverture et la fermeture de portes et barrières sur le site de l'aéroport. La conclusion qu'il souhaitait souligner est que le gain d'efficacité prévu par la fusion ne sera certainement pas immédiat, et qu'il doit être vu à long terme.

M. Barazzone met en exergue les problèmes politiques qui se posent. D'une part, il y a l'apparente perte de motivation de l'aéroport. Il pense qu'il ne sert à rien d'inquiéter le personnel du SSA, pour le moment, parce qu'il est difficile de dire si cette impression provient de son seul sentiment ou si c'est la réalité. D'autre part, s'ajoute l'impossibilité de calculer le montant exact du différentiel des rentes. En effet, rien ne sera entrepris tant que le montant ne sera pas connu, l'aéroport refusant de donner un accord de principe.

M. Barazzone poursuit en rappelant qu'une autre réflexion menée concerne la création d'un établissement public autonome – et non d'une société privée. L'idée est que les communes, qui financent déjà une partie du SIS, aient davantage de poids dans la prise de décision et qu'elles contribuent davantage au financement, en contrepartie. Le financement des communes serait donc rationalisé, évitant qu'elles ne gaspillent leurs ressources dans l'achat de matériel coûteux pour les sapeurs-pompiers volontaires, qu'elle que soit la fierté de leur corps de pompiers.

La création d'un tel établissement permettrait donc de bénéficier davantage de moyens pour engager du personnel supplémentaire au SIS.

Une autre source de financement proviendrait d'une part de la prime que les propriétaires payent pour une assurance incendie. Or Genève compte 150 milliards assurés, ce qui est considérable. Il indique que M. Maudet a déclaré qu'il allait y travailler.

M. Barazzone conclut en disant que toutes ces mesures ont pour but de garantir un service de sécurité et de secours de qualité, meilleur qu'il ne l'est aujourd'hui. La population va encore augmenter et les interventions ne vont pas diminuer, c'est pourquoi le concept opérationnel est là pour repenser la situation et les options.

#### *Fondation intercommunale*

Un commissaire annonce que sa préoccupation première concerne l'aspect gouvernance, à savoir la création d'une fondation publique autonome. Il indique que la commission avait précédemment auditionné l'Etat, qui avait alors exclu la possibilité d'une fusion en raison des coûts.

M. Barazzone annonce que la situation n'a pas changé.

Ce même commissaire poursuit en indiquant que, dans la plupart des communes, certains conseillers administratifs règnent sur le Service du feu et tiennent énormément à leurs pompiers communaux. Il voit très mal ces personnes mettre leur grain de sel dans une gouvernance globale. Il pense que plus on multiplie les partenaires, plus il y a de pouvoirs réunis pour gouverner et plus la prise de décision devient complexe. Il faudra bien évidemment un chef, quelqu'un pour trancher, et il se demande si cette personne sera le président du conseil de fondation ou quelqu'un d'autre. Etant donné que la structure prévue ne lui paraît pas assez claire, voire militaire, il pense que la gouvernance de cette nouvelle entité sera ingérable.

M. Barazzone note d'emblée que le SIS est le fleuron de la Ville et qu'il devrait être le premier à vouloir le garder, sans procéder à la fusion. Il se trouve que ce qui lui importe, c'est avant tout le service rendu à la population. Il ne laisserait pas les discussions continuer si elles n'allaient pas dans ce sens. En ce qui concerne la prise de décision, il explique que le chef politique du SIS, c'est le Conseil administratif. Or, sans intervention du Conseil municipal, le SIS n'aurait pas de budget. Il indique que, d'un point de vue opérationnel, il essaye de se mêler le moins possible des éléments du terrain, car il n'est pas compétent. Il comprend la crainte du commissaire mais l'invite à la dissiper, car rien ne sera pas possible tant que la commission n'est pas convaincue. En ce qui concerne la structure pyramidale, M. Moreno affirme qu'elle le restera parce que le corps de pompiers est militaire et il doit le rester.

### *Organisation hiérarchique*

Le même commissaire fait la comparaison avec la clarté décisionnelle qui règne à l'armée, où le chef est connu de tous.

M. Barazzone rappelle que, pour l'instant, la création de la fondation en est seulement au stade de l'étude.

### *Enjeux*

M. le président indique que c'est là la difficulté du dossier, car étant donné l'évolution qu'il y a eu entre le discours de M. Maudet et le projet tel que présenté aujourd'hui, il est difficile d'en saisir le contenu. Il pense qu'il y aura un moment où il faudra comprendre les enjeux et saisir les problèmes, si l'on veut pouvoir se prononcer (presque) à l'unanimité au sein de la commission. Il pense que M. Barazzone a évoqué les problèmes les plus importants, mais qu'il manque encore des données, malheureusement.

M. Barazzone répond que, si l'aéroport ne veut pas que la fusion ait lieu, il ne pourra pas les forcer.

Un commissaire remercie M. Barazzone pour ses explications. Il constate que certains membres de la commission ont besoin d'informations complémentaires; ce n'est pas son cas. Il pense que ConvergenceS est un projet qu'il faut réaliser, même si l'étude sur la Halle 7 reste à discuter. Contrairement à d'autres commissaires, il pense qu'il faudrait mettre en avant la fondation pour que ce soit les acteurs qui connaissent leur commune qui puissent discuter de ce qui est important pour leur territoire. En ce qui concerne la Halle 7, il a appris, lors d'une audition, que la halle de fret représentait une éventualité pour y placer la caserne, mais que cette option avait été mise à part sans qu'on y réfléchisse davantage. Pourtant, elle est dans l'enceinte de l'aéroport, à la hauteur du tarmac, ce qui représente un avantage certain par rapport à la Halle 7. Il demande pourquoi cette éventualité n'a pas été envisagée.

M. Barazzone explique que ConvergenceS n'a pas le contenu décrit par le commissaire, et il est certain qu'il n'est pas le seul à ne pas savoir exactement à quoi ConvergenceS fait référence. Il affirme que le concept de sécurité doit s'imaginer autrement que dépendant de la fusion. Il indique qu'il faut y penser en termes d'adaptation aux besoins du SIS aux fins, avant tout, de rendre un service de qualité à la population. ConvergenceS est donc l'un des éléments de ce concept, qui regroupe la fusion et la création de la fondation.

M. Barazzone indique que les travaux ont avancé en ce qui concerne la création de la fondation. Il pense en effet que, même si les discussions avec l'aéroport sont bloquées, il faut que la Ville avance sur cette question pour disposer

rapidement de plus de fonds. Le Conseil municipal sera ensuite de toute façon saisi et cela permettra un débat politique. Ce n'est pas parce que la fusion ne se fait pas qu'il faut cesser de penser à la fondation, dont les points-clés sont surtout juridiques. Il précise que la concrétisation du concept opérationnel est possible sans la fusion, sans le personnel du SSA, qui continuerait alors d'être employé à l'aéroport. Des collaborations de coordination pourraient être opérées, sans avoir pour autant un seul corps de pompiers professionnels. M. Moreno indique que des réponses seront fournies dans la suite de la présentation.

En ce qui concerne la halle de fret, il explique que le commandement du SIS a été chargé de travailler sur l'hypothèse de la Halle 7. D'après ce qu'il sait, il avait été procédé à une recherche pour d'autres sites éventuels sur la rive droite. Il se trouve que suite à la réflexion sur la fusion, c'est la variante de la Halle 7 qui a abouti. C'est pourquoi il ne peut pas dire que le bâtiment de fret est une hypothèse envisageable parce que ce n'en était pas une qui était proposée pour l'étude.

#### *Compétences du SIS et du SSA*

Une commissaire explique que ses inquiétudes concernent la divergence de compétence entre le SIS et le SSA. Si un incendie se déclare à Jussy Monniaz, elle demande quel corps s'y rendra. En outre, elle voudrait savoir si quelqu'un s'est intéressé au système de fonctionnement de villes comme Paris, Bâle, Londres, etc. Enfin, suite aux explications concernant la durée de travail et les rentes, elle demande quel est encore l'intérêt de la fusion pour le SSA.

M. Barazzone explique qu'il s'intéresse effectivement aux autres villes: la preuve en est qu'il revient aujourd'hui même de Zurich. Cependant, à Zurich, la configuration est différente. La moitié sud de la ville était couverte par des casernes, alors qu'il en manquait dans la zone nord. Pour éviter de devoir construire une caserne supplémentaire, la Ville a choisi d'utiliser celle de l'aéroport, en procédant à la fusion avec les pompiers aéroportuaires. La différence est qu'à Genève, il faut créer une caserne. M. Schumacher explique que 12 pompiers doivent rester en permanence sur le site de l'aéroport. On ne peut pas mettre ce personnel SSA pour les interventions urbaines. L'interopérabilité ne sera donc jamais totale, mais un tronc commun permettra de partager certaines compétences dans certains cas de figure.

#### *Interventions*

La même commissaire se demande s'il existe un règlement sur les priorités, c'est-à-dire qu'il se pourrait qu'une intervention ne soit pas menée en raison d'un sinistre trop important survenu à l'aéroport.

M. Barazzone indique que le contrat de prestations définit combien de pompiers doivent rester à l'aéroport. Au niveau de la conduite des opérations, celle-ci restera entre les mains de MM. Schumacher et Moreno.

### *Retraites*

Un commissaire rappelle qu'il siège au conseil de l'aéroport. Le débat sur la caisse de retraite au sein de ce conseil est d'une toute autre teneur que celui présenté ici puisqu'il y est question de la possibilité que l'aéroport établisse sa propre caisse de retraite et les conditions sont autres (100% de couverture et classe totale en comparaison avec la CIA). Il voit donc déjà les employés de l'aéroport, y compris le SSA, dire qu'il n'y a aucun intérêt pour eux à partir. Il pense donc que la fusion risque de capoter, non pas en raison de divergences stratégiques, mais en raisons de conditions strictes que pose l'aéroport et dont il ne démord pas.

M. Barazzone explique que c'est là, en effet, le cœur du problème. Si le SSA, les cadres, et la direction de l'aéroport, ainsi que toutes les autres parties prenantes, ne sont pas convaincues par la fusion, ils ne pourront pas convaincre les employés que la fusion est une bonne chose.

### *Concept opérationnel*

Une commissaire est d'avis que le concept opérationnel est au cœur du problème. Il lui semble que malgré le manque de clarté et les difficultés à suivre l'évolution des travaux, il faut que les politiciens fassent preuve d'un minimum de patience, car il est normal que la complexité de la question entraîne des changements fréquents par rapport au projet initial. Il en va de même en ce qui concerne la Halle 7. Le crédit d'étude a été voté, alors il faut laisser les architectes et ingénieurs faire leur travail qui, naturellement, va entraîner des changements par rapport au projet au fil des études. Elle ne pense pas que la CSDOMIC puisse être informée en temps réel de tous ces changements. Ce qu'elle attend aujourd'hui ce sont des propositions sérieuses d'évolution par rapport à l'agrandissement de la population et des difficultés techniques.

### *Fondation intercommunale*

Une commissaire revient sur les structures institutionnelles. Elle aimerait comprendre si l'idée est de faire un nouvel établissement autonome de droit public, en plus de celui qui a été créé pour l'aéroport, pour la sécurité.

M. Barazzone explique que l'idée est en cours d'étude auprès de nombreux fonctionnaires de la Ville, ainsi qu'avec la présidente de l'Association des com-

munes genevoises et de son secrétaire général, de créer une autre gouvernance du SIS, qui deviendrait alors le SPSG, dans la nouvelle structure.

La même commissaire demande si l'établissement créé serait indépendant de l'aéroport, car jusque-là, les prérogatives les plus importantes de la Ville de Genève se composaient des pompiers et de la culture. Elle a l'impression que ce qui s'est fait à l'aéroport se fera avec les pompiers, de même qu'avec le Grand Théâtre de Genève.

M. Barazzone réplique que le but n'est pas de faire en sorte que le politique ne décide plus. L'établissement serait autonome, et l'Etat ne «serait pas dans le coup». Le but est que les communes qui financent le SIS aient leur mot à dire, mais que la Ville garde toutefois l'influence prédominante sur la structure.

### *Horaires de travail*

Un commissaire a compris qu'il y aurait une augmentation de travail pour SSA d'environ 15%, soit quelques 325 heures par année, mais une diminution de leur durée de prestation de 1 à 3 ans. Pour le SIS, la diminution d'horaires les fait passer de 594 heures à 324 heures, par rapport à une base normale, sans heures supplémentaires. Cependant, ils bénéficient d'un pont de 5 à 7 ans. Il faut donc imaginer 136 fois ce pont vu le nombre de sapeurs dans le corps. Il demande si le fait de proposer un tel rapport tant de travail/rentes ne risque pas de péjorer les chances de recrutement pour les futurs sapeurs-pompiers.

M. Barazzone commente un schéma: le personnel SSA travaille 40 heures jusqu'à 65 ans, alors que le SIS travaille 51 heures jusqu'à 57 ans. Entre 57 et 60 ans, la Ville paye un pont, c'est-à-dire un salaire sans que le personnel ne travaille, jusqu'à ce qu'il aille à la CAP. Si le SSA travaillait 46 au lieu de 40 heures, et que le SIS travaillait 46 au lieu de 51 heures, cela coûterait, en heures, l'équivalent de 15 postes ETP en moins. A 57 ans, tout le monde s'arrêterait de travailler, et un pont serait payé à l'ensemble du personnel, SIS et SSA.

Le même commissaire déclare qu'il avait compris le système mais qu'il aurait voulu savoir si la proposition ne risque pas de poser des problèmes de recrutement puisque cela revient à demander aux pompiers de travailler plus que la normale et de rallonger leurs années de cotisations. En d'autres termes, il se demande si la perspective de travailler plus ne serait pas moins séduisante pour de futures recrues du SIS (ou du corps fusionné).

M. Moreno répond qu'au fond, les nouveaux venus travailleront moins d'heures avec les mêmes conditions de départ (46 au lieu de 51). M. Barazzone ajoute qu'en effet, cela est plus avantageux parce que pour le même salaire, le personnel travaille moins qu'actuellement (46 heures au lieu de 51). En additionnant le nombre d'heures, il faut compenser par 15 postes. Or on a déjà besoin de

plus de postes d'actuellement: donc le chiffre de départ est de moins 15, avec éventuellement 2 ou 3 postes récupérés de l'aéroport, pour faire la même chose, voire plus. M. Barazzone ajoute que le personnel du SSA bénéficiera de conditions de retraite plus avantageuses parce qu'ils arrêteront de travailler à 57 ans, voire un peu plus, mais devront travailler 6 heures de plus, en sachant qu'ils auront aussi une semaine de vacances en plus.

*Présentation du concept opérationnel par MM. Moreno et Schumacher*

M. Moreno souligne que le point de départ de toute la réflexion sur le concept opérationnel provient d'un rapport de la Cour des comptes. Bien que celle-ci recommande qu'un plan soit mis en place au niveau cantonal, M. Moreno souligne que les professionnels ne peuvent pas attendre que le Canton prenne les choses en main, c'est pourquoi la Ville a déjà commencé à réfléchir.

M. Moreno poursuit en commentant la pertinence de la caserne de la Halle 7. Il indique que le dispositif actuel dans la zone rive droite est faible en ouverture 24 h/24. La caserne de la Halle 7 aurait donc un emplacement idéal et conférerait plus de possibilités de renforts sur la rive droite. Il déclare s'abstenir de mentionner les questions de circulation aux alentours de la Halle 7 parce que les projets futurs de l'OFROU font changer ces éléments rapidement. Il précise que la question clé est celle de savoir quel est le niveau du risque résiduel acceptable.

M. Schumacher passe ensuite à la présentation du concept opérationnel. Il indique que la semaine précédente, en 1 heure et 45 minutes, les pompiers ont dû intervenir sur 3 accidents de la circulation dont 3 désincarcérations. Heureusement que ces événements ont eu lieu de manière échelonnée dans le temps, sans quoi il n'aurait pas été possible de répondre à la demande. Il souligne que les sapeurs-pompiers peuvent donc assurer une grande intervention et une petite et c'est tout. La question clé est, à nouveau, celle de savoir si cette prise de risque est acceptable ou non. M. Schumacher indique que le concept opérationnel prévoit de revoir les bases de départ. Dans l'état de réflexion actuel, le SIS pense qu'il faut deux casernes sur la rive gauche et deux sur la rive droite. La caserne du Vieux-Billard pourrait devenir la caserne principale d'Etat-major de la rive gauche (qui est et serait exploitée 24 h/24). Elle serait complétée par une caserne secondaire, comme par exemple la caserne de Frontenex, exploitée 24 h/24 ou de manière diurne. La caserne principale de la rive droite pourrait être, par exemple la caserne de la Halle 7, exploitée 24 h/24, et elle serait complétée par une base de départ secondaire, par exemple la caserne des Asters, exploitée 24 h/24 ou de manière diurne. Il précise que ces quatre bases de départ n'ont pas été positionnées de manière factice, mais en fonction des études menées sur les délais d'intervention et de renforcement. Il conclut en indiquant que l'état des réflexions porte également sur le nombre de sapeurs-pompiers supplémentaires nécessaires pour assurer un service incendie et secours de qualité à la population.

### *Interventions*

Un commissaire, prenant l'exemple de l'incendie de Satigny la nuit précédente, demande si d'autres interventions ont dû être menées en même temps et comment l'organisation s'est traduite dans les faits.

M. Schumacher répond que le SIS intervient en moyenne 30 fois par jour. Ce matin, lors du feu d'entrepôt, un feu simultané s'est déclaré à Veyrier. Le SIS a pu y remédier parce que du personnel a été rappelé et que l'alarme générale a été déclenchée. Sinon, cette intervention Veyrier n'aurait en effet pas été possible, ce qui démontre que le SIS passe vraiment entre les gouttes.

Un commissaire demande ce que font les pompiers lorsqu'ils ne sont pas en intervention.

M. Schumacher répond que tout pompier doit suivre une instruction de base, ainsi que de la formation continue, car le métier requiert de nombreuses connaissances dans divers secteurs techniques. Les engins d'interventions deviennent si complexes que certains pompiers doivent se spécialiser. Tout pompier participe en outre au contrôle des véhicules, à l'aménagement, au rétablissement du matériel de protection respiratoire, au gonflage des cylindres, etc. L'«exploitation de ces ressources» permet de diminuer les besoins logistiques car, hors interventions, les pompiers travaillent de 7 h à 18 h. Il ajoute qu'il y a aussi une reconnaissance professionnelle qui oblige à certifier les collaborateurs qui utilisent certains engins, comme les camions-échelle. Ces pompiers-là doivent être agréés SUVA et doivent suivre, pour cela, des cours obligatoires de répétition annuelle pour rester aux normes. Dès 18 h, les collaborateurs passent en heures de piquet.

### *Effectifs*

Un commissaire se dit impressionné par la force de conviction du capitaine Schumacher. Il indique que, par le passé, la commission a pu visiter d'autres villes, et d'autres casernes, comme Bâle et Lyon. Il trouverait intéressant de comparer les effectifs. En outre, il demande si l'aspect «Grand Genève» a été pris en considération dans le concept opérationnel. Enfin, il souhaiterait savoir si les effectifs de la protection civile sont inclus dans le dispositif prévu.

M. Moreno explique qu'il est difficile de prendre des Villes ayant des dimensions similaires pour comparer les effectifs prévus car les stratégies sont différentes. M. Barazzone indique qu'il a reçu un tableau faisant état des effectifs de pompiers de toutes les villes suisses importantes. Il indique que l'on ne compare pas la même chose. A Lausanne, par exemple, le service comprend également les pompes funèbres.

M. Moreno poursuit en indiquant que le concept porte sur l'état de réflexion actuel, mais qu'il est orienté vers le futur. Le fait est que, pour le Grand Genève,

18 sapeurs-pompiers ne suffisent pas. La question est donc à nouveau celle du niveau de risque résiduel acceptable. A cela s'ajoute, précise M. Moreno, qu'une interaction importante de même qu'une formalisation des échanges avec les autorités françaises seront nécessaires. Il indique qu'un système qui formalise les interventions internationales est déjà en place avec le CEVE. Inter13 est, en outre, l'accord prévoyant une interopérabilité avec les forces d'interventions françaises. Il prévoit qu'en cas d'incendie en France voisine, à Ferney par exemple, le SIS interviendra «pour le compte» des forces françaises. Le SIS sera sur place en premier étant donné que les moyens d'intervention conséquents de la France se situent à Bellegarde.

Pour ce qui est de la PC, il explique qu'elle est intégrée dans le dispositif du SIS. Dans l'intervention de Satigny, par exemple, le personnel de la PC a été très utile pour toutes les tâches de logistique (éclairage, circulation, repas, etc.), permettant ainsi de dégager des sapeurs-pompiers ou des agents de police pour le sinistre. La PC est toutefois inadéquate pour toute intervention feu. Elle est composée de miliciens qui apportent un soutien aux forces d'intervention, mais qui ne sont pas formés pour intervenir.

### *Pompiers volontaires*

Un commissaire indique qu'il avait lu le rapport de la Cour des comptes. Il est surpris que ce rapport n'ait pas mentionné le gaspillage qui se fait au niveau des communes pour les pompiers et leur équipement. Il est de bon ton de dépenser pour les pompiers, mais il trouve qu'il aurait fallu mentionner la rationalisation des ressources, malgré les sensibilités politiques, qui ne devraient d'ailleurs pas primer la recherche du bien-être de la population.

### *Fondation intercommunale*

Un commissaire remarque que le constat présenté est alarmant. Cela le gêne que la Cour des comptes insiste sur la vision communale de la sécurité feu, en plaçant toutefois la réflexion au niveau du territoire cantonal, sans préciser si cela requerrait une organisation centrale cantonale ou intercommunale, ou autre. Par ailleurs, il se souvient qu'il existe un Département cantonal de tutelle pour la sécurité, qui n'a cependant pas été mentionné dans la présentation. Il demande quelles sont ses prérogatives parce que lorsque la Cour des comptes indique que la problématique doit être gérée au niveau cantonal, on se demande si elle entend qu'il faille que ce soit au SIS, en raison de son leadership historique, et/ou à la Ville de Genève de développer le concept opérationnel au niveau cantonal, ou plutôt si c'est au Département cantonal de développer le concept opérationnel cantonal.

M. Moreno rappelle qu'il a insisté sur l'inutilité du découpage communal, qui se traduit par des dépenses questionnables et des collaborations inexistantes. Il indique que le rapport de la Cour des comptes propose de baser la réflexion sur le risque opérationnel et non sur la commune et ses désirs. L'une des recommandations du rapport est aussi la progression dans la réflexion sur un établissement de droit public. Concernant le département de tutelle actuel, il explique qu'il n'existe que depuis le mois de juin 2012. Avant, c'était dans le DIM et, encore avant, dans le DCTI. En très peu de temps, la sécurité civile, qui est l'office tutélaire, a été ballottée d'un département à l'autre. Le document de l'OCCPAM, mentionné dans la présentation, est donc un progrès opéré depuis le changement de la sécurité civile. M. Barazzone indique que d'un point de vue opérationnel, il n'y a que le SIS qui puisse et qui ait les ressources pour définir le concept opérationnel.

#### *Cour des comptes*

Le même commissaire demande si le Canton a fait quelque chose depuis le rapport de la Cour des comptes.

M. Moreno dit que concrètement, le seul élément visible est le document de l'OCCPAM de juin 2012. Il pense qu'il y a beaucoup de travail qui est fait, notamment sur une analyse de risque, ou sur une réflexion concernant un concept opérationnel pour laquelle le SIS est approché. Mais il souligne que ces avancées ne peuvent que difficilement se faire en si peu de temps.

#### *Etude du projet*

Le même commissaire constate que l'étude sur l'analyse des besoins futurs a été faite à l'interne, au sein du SIS. Sans vouloir remettre en cause la pertinence de l'étude, il demande si l'enjeu dont on parle ne demanderait pas qu'une expertise indépendante soit menée et qu'un concept davantage Ville-Canton soit établi.

M. Barazzone indique qu'il n'en a pas encore parlé avec le SIS, mais qu'à son avis, sans faire preuve de défiance envers le travail effectué par le SIS, il est persuadé qu'il faudrait effectivement qu'un tiers indépendant, quel qu'il soit, puisse dire si la proposition est sensée. Bien entendu, il faudrait que le tiers soit quelqu'un du métier et ce pourrait être un autre Canton, par exemple. Il indique que le concept opérationnel présenté reflète l'état des réflexions à ce jour et n'a entraîné aucune prise de décision pour le moment. Il souligne qu'il vient lui-même d'en prendre connaissance et qu'il a été présenté à la commission en raison de son lien évident avec les objectifs de l'une des invites de la résolution R-169.

### *Effectifs*

Un commissaire déclare qu'il ne pourra envisager voter 30 postes supplémentaires pour le SIS que si l'étude indépendante est menée préalablement.

M. Barazzone encourage vivement les commissaires à prendre en compte la présentation du concept opérationnel de ce soir lors du vote de la résolution. En effet, le nombre de postes dépendra de la décision de ce que serait un niveau de risque acceptable.

Le même commissaire demande si les chiffres présentés sur les besoins en sapeurs supplémentaires comprennent le projet ConvergenceS et l'interopérabilité partielle.

M. Barazzone demande qu'il soit expliqué ce que le travail en 46 heures signifie suite à ConvergenceS et en termes de nombre de postes. M. Moreno explique qu'avec le modèle présenté, et en fonction des conditions actuelles, c'est-à-dire le besoin de 18 sapeurs-pompiers supplémentaires, si la fusion devait être réalisée, il faudrait 33 postes pour faire la même chose que ce qui a été présenté dans le modèle. Cela provient de la diminution du taux horaire du SIS. M. Barazzone déclare que, si la volonté est de mettre en œuvre le modèle présenté, il ira volontiers annoncer au personnel SIS qu'il va travailler 6 h de moins, mais il informe les commissaires qu'en additionnant les heures, cela représentera 15 ETP de moins. Or il rappelle qu'ils ont déjà besoin de 18 postes supplémentaires, à l'horaire actuel. Il souhaiterait que les commissaires en soient conscients afin qu'il n'y ait pas de malentendu par la suite.

### **Séance du 16 mai 2013**

Le président juge que la commission arrive au terme d'un long travail approfondi. Il propose ainsi d'aller de l'avant, même si la commission n'a pas pu malheureusement auditionner l'un des responsables de la centrale d'alarme. Il propose de faire un tour de table afin que chaque groupe puisse prendre position tant sur la résolution que sur les amendements reçus par les commissaires.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare maintenir sa position sur la demande de rappel de l'état des négociations avec l'aéroport, car il pense que le magistrat a agi avec diligence et transparence. L'introduction de la notion d'état des négociations ne s'avère selon lui pas opportune. Le cas échéant, il recommande d'ajouter «dès que possible» après le terme «invite».

Concernant le point 3, il déclare être favorable à la création de la fondation des communes, ce qui est souhaité par les communes et l'ACG. Ensuite, il énonce que la question cruciale est celle abordée au point 4, à savoir la création des postes tant la situation actuelle peut s'avérer dangereuse. Il s'inquiète en

conséquence pour la sécurité de la Ville de Genève. C'est pourquoi il estime que l'étude est nécessaire et souhaiterait qu'elle soit externe afin d'obtenir un point de vue différent de celui des intéressés, qui serait peut-être moins alarmiste et plus rationnel. Si les conclusions de l'étude indépendante sont les mêmes, alors la crédibilité du besoin n'en sera que renforcée et contraindra à prendre les mesures qui s'imposent.

Une commissaire du Parti libéral-radical se prononce en faveur de l'expertise indépendante et souhaite des éclaircissements sur la teneur de l'amélioration qui devrait être apportée au point 2.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre indique que la précision «dès que possible» impliquerait que le magistrat est tenu d'informer la commission de l'état des négociations avec l'aéroport, dès que l'évolution de ces dernières le permettra.

La même commissaire du Parti libéral-radical considère qu'il ne faut pas imposer de restrictions quant à la structure juridique de la nouvelle entité dans la mesure où la détermination de ladite structure relève de la compétence des paritaires. Elle propose alors de remplacer le terme «fondation» par «structure».

Un commissaire d'Ensemble à gauche constate qu'une multitude de problèmes sont malheureusement survenus durant l'étude du projet. Il estime que, s'il n'est pas dénué d'intérêt, l'état actuel des choses n'est pas satisfaisant. Il ne se rallie donc pas à la proposition relative à l'établissement d'un rapport de l'état de la situation. Il précise que son groupe soutient le projet ConvergenceS, mais qu'il y a lieu de résoudre les trop nombreux problèmes qui entravent sa réalisation avant d'aller plus en avant. De plus, il s'interroge sur le bien-fondé de la création d'une fondation intercommunale, avec 45 représentants, certainement trop difficilement gérable. Une unité de commandement avec un chef clairement identifié est primordiale selon lui.

Un commissaire socialiste opère une distinction entre les deux aspects qui composent ce projet. D'une part, la question de la sécurité du canton et, d'autre part, la question de l'aéroport. Il attire l'attention sur les difficultés gigantesques liées à un transfert de compétences. En l'état, le projet ne se révèle pas primordial pour le SSA en ce qui a trait au transfert de compétences. Seule la caserne est en enjeu pour lui. Il estime que le projet est intéressant et qu'il convient d'aller de l'avant, étant entendu qu'il ne faut pas se focaliser sur cette seule question, mais bien surtout sur celle de la construction d'une nouvelle caserne sur la rive droite. Il souhaite donc voir le projet aller de l'avant. En ce qui a trait à la fondation intercommunale, il ajoute qu'elle a vocation d'assumer la gestion administrative et financière, et ne saurait en aucun cas se substituer à la gouvernance à caractère opérationnel pour régir les questions stratégiques d'intervention. Ce n'est donc pas un souci.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien partage les impressions relatives aux difficultés pratiques auxquelles s'est vue confrontée la réalisation du projet. Elle juge qu'il sied de soulever avec urgence la question du nombre de casernes, de leur emplacement et de la stratégie. Elle souligne aussi l'importance du dialogue ainsi que de la négociation avec les autres communes du Canton. Elle souligne d'autre part qu'il n'existe aucun lien entre la gestion d'une fondation et l'opérationnel et acceptera l'ensemble des propositions formulées par le commissaire Vert, étant précisé qu'elle y inclut l'amendement proposé par un commissaire au point 2.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare que son intervention rejoint en partie celles de ses postopinents. Il souligne toutefois que le projet ConvergenceS avait été présenté avec une neutralité des coûts, or il apparaît entre autres que les coûts liés à la construction de la dalle doivent à présent être assumés conjointement par l'aéroport et la Ville. L'aspect essentiel ne réside pas de son point de vue dans la dénomination de la structure mais dans le respect de l'accord de la gouvernance tripartite prévue au départ. Les communes ont manifesté leur volonté ferme d'appartenir à cette gouvernance, ce qui est bien sûr intéressant pour la Ville de Genève qui s'acquitte actuellement des 2/3 du budget pour 2/3 des interventions qui n'ont pas lieu sur son territoire. En créant la fondation intercommunale et en donnant aux communes un accès à la gouvernance, limité à la gestion administrative et financière, on sera ainsi en mesure de faire appliquer la seconde partie de la convention, c'est-à-dire d'exiger une participation financière en fonction des prestations effectuées par la Ville de Genève. Il s'agit donc pour lui d'une opportunité à saisir et qui participe de la responsabilité des élus de réaliser des économies.

Une commissaire du Parti libéral-radical distingue le projet ConvergenceS (casernes et stratégie) du transfert de compétences. Elle érige en priorité l'étude qui sera menée de manière plus objective, puisque de ses conclusions dépend la définition des besoins. Elle invite à poursuivre le dialogue avec les communes et à tenir dument compte de l'aspect financier, à propos duquel elle souligne qu'il s'avère plus positif que prévu. Elle espère que de nouveaux postes seront créés pour répondre aux besoins actuels et futurs. Elle est favorable à la proposition du commissaire qui souhaite insérer la formule «dès que possible» et insiste sur le fait que la priorité consiste à répondre aux besoins de la population, à l'exclusion du transfert de compétences.

Un commissaire des Verts revient sur la situation actuelle. Qui semble révéler que les pompiers travaillent actuellement sans réel concept de sécurité. Il pense que l'étude indépendante est nécessaire et ne s'oppose néanmoins pas à reformuler l'invite dans le sens d'une évaluation du concept de sécurité des SIS, éventuellement par le Canton. Il faut d'après lui un dialogue avec les communes pour des questions de gouvernance, et aussi financières. Il n'a pas d'avis tranché sur le bon échelon, intercommunal ou cantonal qui pourrait être une question résolue

par l'étude. De plus, il ne partage pas les craintes exprimées quant à la fondation intercommunale, et rappelle que la gestion administrative et financière est distincte de l'opérationnel. Il mentionne enfin qu'il ne voit aucun problème relatif à la proposition d'introduire la formule «dès que possible» au point 2.

Le président indique qu'il est d'accord avec presque toutes les précisions apportées, à l'exception de la question de l'étude externe indépendante. Si des questions demeurent effectivement en suspens après les précisions apportées par MM. Moreno et Schumacher, il serait préférable de leur faire part des attentes de la commission plutôt que de leur témoigner un manque de confiance. Il se réfère en outre aux coûts qu'engendrera une nouvelle étude.

Un commissaire des Verts met en exergue que la question de l'étude indépendante a été abordée en présence du commandant Moreno et de son adjoint, et ces derniers n'ont pas perçu cela comme une preuve de défiance. A la suite de discussions avec le magistrat, il affirme qu'en formulant l'invite comme permettant d'évaluer le concept de sécurité du SIS, l'étude serait bien accueillie. Non seulement cela démontrerait la prise en compte sérieuse du projet, mais cela permettrait également de décharger le SIS.

Un commissaire d'Ensemble à gauche estime que le projet ConvergenceS propose une évolution intéressante en ce qui concerne le concept de sécurité. Il pense que, si on va jusqu'au bout du concept, l'échelon adéquat est nécessairement cantonal et conteste donc l'opportunité de la création d'une fondation intercommunale dans un contexte de sécurité. Il faudrait selon lui une structure dotée d'un commandement efficace avec un magistrat de tutelle, à l'instar de la police.

Le président souligne que les pompiers volontaires accueillent très favorablement l'idée d'une fondation intercommunale.

Une commissaire du Mouvement citoyens genevois exprime son effarement quant à l'inadéquation des services du feu, qui n'ont pas évolué par rapport à l'époque de leur mise sur place au début des années septante. Elle met en lumière sa crainte relative aux risques encourus à Genève. Elle appelle de ses vœux la création de la fondation et ajoute qu'elle suit la proposition du commissaire UDC. Son groupe votera pour.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre revient sur la comparaison faite par le commissaire EàG entre la police et les pompiers, ce qui constitue selon lui un argument à l'appui de ses prétentions concernant le besoin d'une étude externe. Peu importe que le corps soit noble, il n'est pas normal qu'un corps estime sa propre situation professionnelle.

Un commissaire des Verts remarque que le coût de l'étude peut être contrebalancé par des gains que ladite étude permettrait de réaliser, par exemple sur la création de postes. Il souligne que, dans l'hypothèse où l'étude externe parvien-

draît aux mêmes conclusions que l'étude interne, alors le magistrat de tutelle de la commission verra son travail facilité car il pourra se fonder sur l'étude pour convaincre de la légitimité des dépenses à engager. Il souligne que le même principe s'applique à la fondation, qu'il juge également indispensable, notamment dans la mesure où elle est appelée de leurs vœux par les professionnels. De plus, au travers du magistrat, des engagements ont été pris vis-à-vis des communes dans le cadre des négociations. Il rappelle aussi les économies que la participation des communes implique pour la Ville de Genève. Il précise enfin que la Constitution autorise les regroupements de communes sur une base volontaire. Aussi, rien ne permet de préjuger du nombre de communes du Canton à l'avenir.

Une commissaire du Parti libéral-radical considère qu'une expertise est par nature indépendante, et que de fonder une décision à la suite de plusieurs d'entre elles est tout simplement normal. Elle rejoint le commissaire UDC sur le fait que des questions comme celles des effectifs ne peuvent se poser que de l'extérieur et est d'avis que l'étude doit être demandée et assumée par la Ville.

Un commissaire des Verts précise que l'étude doit être à l'initiative de la Ville. C'est la question de la nature cantonale ou intercommunale qui figurerait au cahier des charges de l'étude susmentionnée. Une invite pourrait ainsi être formulée à cette fin.

Un commissaire socialiste juge que les amendements n'engagent à rien, et ne voit aucun inconvénient à les adopter. Cependant, il exprime un bémol relatif au coût d'une étude.

Le président précise qu'il s'agit d'une expertise.

Un commissaire des Verts indique qu'il n'a pas procédé à une évaluation financière, mais que la somme devrait se situer entre 150 000 francs et 200 000 francs.

Le président ajoute qu'il est demandé au Conseil administratif de lancer l'étude et que celui-ci délimitera le champ de l'expertise, laquelle se basera sur ce qui existe déjà.

Il propose de passer au premier vote, dont l'objet est de savoir si les invites initiales sont supprimées. Par 12 oui (3 S, 1 Ve, 3 LR, 1 DC, 2 MCG, 2 UDC) contre 1 non (EàG) et 1 abstention (EàG), il est décidé de supprimer les invites initiales.

Le président passe au vote amendement par amendement.

Il expose la teneur du texte initial de l'amendement.

Un commissaire des Verts soumet la proposition d'étudier l'échelon administratif adéquat. Il précise que l'échelle cantonale renvoie au périmètre géographique.

Le président souhaiterait inclure un délai, ce à quoi une commissaire PDC s'oppose en raison de l'expertise nécessaire dans le domaine technique. Le président rétorque qu'il s'agit d'une garantie d'indépendance à l'égard de l'Autorité.

Une commissaire PLR souligne l'importance de fixer des délais. En l'occurrence, au vu du caractère technique, le délai doit être souple. Par exemple, «le plus rapidement possible».

Un commissaire EàG indique qu'il n'y aura pas de vote avant septembre a priori.

Un commissaire des Verts propose «lancer l'étude six mois après le vote du municipal».

Le président avance que la notion de délai pourra être incluse dans le rapport et suggère donc aux commissaires de ne pas modifier l'amendement sur ce point.

Il lit la nouvelle teneur de l'amendement soumis au vote: «Commander une expertise indépendante portant sur le concept de sécurité incendie, à étudier l'échelon administratif adéquat, portant sur l'évaluation des risques, le concept de sécurité envisagé (nombre de casernes, emplacements stratégiques...) et les besoins en personnel et matériel.» Le premier amendement est adopté à l'unanimité.

Le président passe au vote du deuxième amendement, tel qu'amendé par le commissaire UDC: «Faire rapport dès que possible au Conseil municipal de l'état des négociations menées avec l'aéroport de Genève sous le terme de ConvergenceS et voté par le Conseil municipal le 25 juin 2012 (PR-960).» Le deuxième amendement est adopté à l'unanimité.

Le président passe au vote du troisième amendement.

Une commissaire PLR et un commissaire EàG proposent de substituer le terme «fondation» par «structure», ce qui s'inscrirait en conformité avec le premier amendement.

L'amendement est soumis au vote tel que suit: «Accélérer les négociations avec les communes genevoises en vue de la création d'une structure intercommunale pour la sécurité feu.» Par 12 oui (3 S, 1 Ve, 3 LR, 1 DC, 2 MCG, 2 UDC) et 2 abstentions (EàG), le troisième amendement est adopté.

Le président passe au vote sur le quatrième amendement: «Formuler des propositions précises portant sur le nombre de postes supplémentaires nécessaires au budget 2014 pour assurer le bon fonctionnement du SIS.» Le quatrième amendement est adopté à l'unanimité.

Le président ouvre le vote sur le texte de la résolution R-169 telle qu'amendée:

*PROJET DE RÉSOLUTION AMENDÉE*

Le Conseil municipal décide de charger le Conseil administratif:

- de commander une expertise indépendante portant sur le concept de sécurité incendie, à étudier l'échelon administratif adéquat, portant sur l'évaluation des risques, le concept de sécurité envisagé (nombre de casernes, emplacements stratégiques,...) et les besoins en personnel et matériel;
- de faire rapport dès que possible au Conseil municipal de l'état des négociations menées avec l'aéroport de Genève sous le terme de ConvergenceS et voté par le Conseil municipal le 25 juin 2012 (PR-960);
- d'accélérer les négociations avec les communes genevoises en vue de la création d'une structure intercommunale pour la sécurité feu;
- de formuler des propositions précises portant sur le nombre de postes supplémentaires nécessaires au budget 2014 pour assurer le bon fonctionnement du SIS.

La résolution R-169 est adoptée à l'unanimité.