

23 février 2015

Rapport de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 5 novembre 2014 en vue de l'ouverture de trois crédits pour un montant total de 2413 000 francs destinés à l'acquisition de véhicules lourds et légers pour le Service d'incendie et de secours, soit:

- un crédit de 1 250 000 francs pour le renouvellement de cinq ambulances;**
- un crédit de 513 000 francs pour le renouvellement de huit voitures automobiles légères;**
- un crédit de 650 000 francs pour l'acquisition d'un véhicule d'extinction.**

Rapport de M. Pierre Gauthier.

Le Conseil municipal, lors de sa séance du 20 janvier 2015, a renvoyé cet objet à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication qui l'a traité en une seule séance le 5 février 2015. Les notes de séance ont été prises par M^{me} Danaé Frangoulis que nous remercions pour l'excellence de son travail.

Séance du 5 février 2015

Audition de M. Guillaume Barazzone, conseiller administratif chargé du département de l'environnement urbain et de la sécurité, accompagné de M^{me} Simone Irminger, présidente de la Cogeve, de M. Vincent Moreno, chef du Service d'incendie et de secours, et de M. Nicolas Schumacher, commandant au Service d'incendie et de secours

M^{me} Irminger commente une présentation annexée au présent rapport. Elle explique que la proposition est liée à la nécessité de maintenir l'état opérationnel du Service d'incendie et de secours (SIS), conformément aux fonctions qui lui sont attribuées. Les conditions d'utilisation des véhicules du SIS sont très dures, les déplacements sont nombreux; on note aussi les départs brusques au maximum de leur capacité et nombreuses heures en fonctionnement stationnaire. Indépendamment du kilométrage, ces conditions accélèrent le vieillissement des véhicules.

La moitié du crédit demandé concerne le renouvellement du parc des ambulances, qui réalisent 3200 transports sanitaires par année conformément aux bases légales et réglementaires et à la convention passée entre le 144 et le SIS. Une

autre partie du crédit concerne le renouvellement de deux voitures dédiées aux deux officiers de direction, de quatre véhicules pour les officiers d'intervention, d'un véhicule de service dédié aux conseillers techniques (NRBC entre autres) et d'un véhicule pour l'instruction. La dernière partie du budget concerne l'acquisition d'un véhicule «tonne pompe»¹ supplémentaire. La dotation actuelle de cinq «tonnes pompes» est insuffisante pour assumer la moyenne de neuf engagements quotidiens.

M. Barazzone souligne que le crédit demandé doit être compris comme étant un crédit permettant la continuité des activités du SIS par le renouvellement indispensable de matériel arrivé en fin de capacité opérationnelle.

M. Schumacher rappelle les dispositions légales et réglementaires: la loi K 1 21 et son règlement d'application fixent les conditions de sauvetage pour les feux d'appartement, les interventions NRBC, les accidents routiers et les noyades. La convention passée avec le 144 oblige le SIS à mettre à sa disposition au moins une ambulance chaque jour. Une deuxième ambulance est réservée pour l'incendie et le secours. Avec ces exigences, chaque jour, le SIS engage jusqu'à trois ou quatre véhicules, selon la demande du 144. En outre, toutes les semaines, le SIS doit opérer une désinfection complète des ambulances. Et, en raison de l'épidémie Ebola, il faut réserver un véhicule uniquement au risque Ebola en raison des risques de contamination. Le parc des ambulances fonctionne donc à flux tendu en permanence. Enfin, les obligations légales de formation (quota annuel de formation) contraignent le SIS à dégager un véhicule pour la formation des ambulanciers chaque jour ouvrable.

Questions des commissaires et réponses des auditionnés

Un commissaire constate que trois voitures ont subi des dommages les laissant à l'état d'épaves et qu'elles ont été réparées à grands frais parce qu'il n'était pas possible d'en acquérir.

M. Moreno explique que chaque fois qu'un incident a lieu il y a un devis effectué pour la réparation. Quand le service n'est pas autorisé à remplacer le véhicule endommagé il fait les réparations comme il peut (en récupérant parfois certaines pièces sur d'autres véhicules ou sur ceux du Service de sécurité de l'aéroport qui ne sont plus en service).

M. Schumacher explique que les réparations usuelles ont coûté 11 000 francs en 2009 et 8000 francs en 2012.

¹ Véhicule de secours incendie qui emporte avec lui une pompe d'un débit de 1000 à plus de 3000 l/min entraînée par le moteur de l'engin et une citerne de 1000 à 6000 l d'eau pour attaquer l'incendie dès son arrivée sur les lieux.

M. Barazzone souligne que le service ne dispose d'aucun budget de fonctionnement pour remplacer les véhicules, c'est pourquoi il est contraint de revenir à chaque fois devant la CSDOMIC pour demander le vote d'un crédit.

Un commissaire demande ce que deviennent les véhicules après usage.

M^{me} Irmingier répond que cela est réglé par la Directive sur la cession des véhicules. Une analyse technique du véhicule est effectuée; si le véhicule peut être vendu, la Cogeve publie une annonce dans les revues spécifiques aux pompiers. Récemment, par exemple, deux échelles ont été vendues 60 000 euros pièce. Des directives encadrent également la déconstruction, si elle est nécessaire. La Cogeve reçoit aussi des sollicitations de collectivités qui demandent à bénéficier du véhicule en tant que don. Les demandes sont transmises à la Délégation Genève-Ville Solidaire qui évalue la qualité du demandeur et vérifie les statuts des associations. Enfin, certains véhicules sont retirés de la circulation pour les exercices de désincarcération.

M. Barazzone souligne qu'un fourgon pionnier a été donné à une association suisse au Togo pour permettre aux mécaniciens togolais de se former.

Le même commissaire relève les avaries des ambulances. Il demande si le risque d'indisponibilité est si haut qu'il y paraît.

M. Schumacher répond que lorsqu'une ambulance tombe en panne, si des secours sont déjà présents sur le lieu du sinistre, la situation est maîtrisable. Si ce n'est pas le cas, une ambulance en panne peut causer de graves préjudices.

Le même commissaire demande quel est le niveau d'harmonisation du matériel avec les autres intervenants, notamment les sapeurs-pompiers volontaires des autres communes.

M. Barazzone souligne que les communes doivent participer davantage aux frais du SIS, notamment en raison du nombre important d'interventions du SIS qui ont lieu hors du territoire de la Ville de Genève. Il rappelle que l'harmonisation du matériel fait partie de l'une des thématiques abordées dans le groupe de travail afin de disposer à terme d'équipements complètement interchangeables et utilisables indifféremment par les sapeurs-pompiers volontaires ou professionnels.

M. Schumacher ajoute que c'est l'un des volets clefs de la standardisation et de la mutualisation du matériel de sauvetage dans le canton.

Un commissaire demande combien d'équipes doivent être mobilisées pour les interventions des ambulances.

M. Schumacher répond qu'il s'agit de 19,2 postes, précisément. Ces équipes travaillent 43,5 heures hebdomadaires sur une base de deux jours, deux nuits et quatre jours de congé.

Une autre commissaire demande de quoi sont constitués les coûts de maintenance.

M. Moreno explique que ces coûts comprennent l'ensemble des frais de maintenance pour les véhicules, les agrégats et le reste de l'équipement. Certains véhicules ont des coûts de maintenance élevés parce qu'ils ont subi un accident.

M. Schumacher précise que les pannes des ambulances nécessitent de gros moyens lors des réparations parce que ce sont des véhicules techniques qui ont beaucoup de particularités.

M. Barazzone rappelle que plus le véhicule est vieux, plus les coûts de maintenance augmentent.

M. Schumacher explique que, heureusement, il y a peu d'accidents avec les véhicules. Souvent, c'est un changement de moteur qui est nécessaire, car les véhicules du SIS sont énormément sollicités et tournent souvent en stationnaire, ce qui est le pire pour un moteur. La proportion devrait être faible par rapport aux pannes mécaniques du véhicule, selon lui.

M. Barazzone dit qu'il peut transmettre le nombre d'accidents majeurs et le montant que cela représente.

La même commissaire constate qu'une des ambulances a dix-huit ans de service et demande la raison de son maintien aussi longtemps dans les rangs du SIS.

M. Schumacher explique que le véhicule était trop jeune quand les autres ont été changés. Tout a été fait pour essayer de lui prolonger la vie jusqu'à la prochaine acquisition.

Une commissaire relève que, selon le rapport de la Cour des comptes et ses recommandations, les aménagements supplémentaires qui impliquent des frais ne sont pas indiqués dans la demande de crédit. Elle demande des précisions sur l'absence d'enveloppe budgétaire allouée à la Cogeve.

M. Barazzone indique qu'il souhaiterait disposer d'une enveloppe pour la Cogeve, parce que cela aiderait beaucoup le service. Il pense que cette discussion de fond devra avoir lieu lors de la prochaine législature. Il ajoute que les véhicules du SIS sont toujours traités à part parce qu'ils sont spécifiques et chers, ce qui justifie également le besoin d'une étude particulière.

M. Schumacher explique que depuis 2006, le SIS reçoit des véhicules tout équipés et opérationnels dès la livraison. Le SIS n'a qu'à y installer ses tuyaux et à apposer les autocollants autoréfléchissants sur les flancs.

Un commissaire demande si l'adéquation avec le planning de l'Agenda 21 n'oblige pas à un changement trop rapide de véhicules, en raison des avancées techniques.

M. Barazzone explique qu'en réalité, la conformité des véhicules avec l'Agenda 21 n'est pas l'enjeu primordial. Le changement est rendu nécessaire par l'état de vétusté des véhicules, et il se trouve que cela permettra de respecter les normes de l'Agenda 21 que cela permet de faire des économies de carburant.

Votes

Délibération I

Aucun commentaire n'est effectué au sujet des articles de la délibération.

Le président constate que la délibération I est acceptée à l'unanimité des membres présents.

Délibération II

Aucun commentaire n'est effectué au sujet des articles de la délibération.

Le président constate que la délibération II est acceptée à l'unanimité des membres présents.

Délibération III

Aucun commentaire n'est effectué au sujet des articles de la délibération.

Le président constate que la délibération III est acceptée à l'unanimité des membres présents.

PROJET DE DÉLIBÉRATION I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 30 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 1 250 000 francs destiné au renouvellement de cinq ambulances du Service d'incendie et de secours.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 1 250 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2016 à 2025.

Art. 4. – Les cinq ambulances existantes ainsi renouvelées sont transférées du patrimoine administratif (PA) au patrimoine financier (PF) en vue de leur aliénation.

Art. 5. – Le revenu extraordinaire découlant de la vente d'une ou plusieurs ambulances existantes sera comptabilisé aux comptes de la Ville de Genève dans la cellule 424170 «gains sur immeubles et autres biens patrimoine financier».

PROJET DE DÉLIBÉRATION II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 30 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 513 000 francs destiné au renouvellement de huit voitures automobiles légères du Service d'incendie et de secours.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 513 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 5 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2016 à 2020.

Art. 4. – Les huit voitures automobiles légères ainsi renouvelées sont transférées du patrimoine administratif (PA) au patrimoine financier (PF) en vue de leur aliénation.

Art. 5. – Le revenu extraordinaire découlant de la vente d'une ou plusieurs voitures automobiles légères existantes sera comptabilisé aux comptes de la Ville

de Genève dans la cellule 424170 «gains sur immeubles et autres biens patrimoine financier».

PROJET DE DÉLIBÉRATION III

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 30 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 650 000 francs destiné à l'acquisition d'un véhicule d'extinction («tonne pompe») du Service d'incendie et de secours.

Art. 2. – Au besoin, il sera provisoirement pourvu à la dépense prévue à l'article premier au moyen d'emprunts à court terme à émettre au nom de la Ville de Genève, à concurrence de 650 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera portée à l'actif du bilan de la Ville de Genève, dans le patrimoine administratif, et amortie au moyen de 10 annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2016 à 2025.

Annexe: Récapitulatif coûts de maintenance carrosserie

Coûts de maintenance mécanique et de réparation de carrosserie suite à des accrochages ou des accidents (2001 à 2015)

Ambulances

	« C40 »	« C41 »	« C42 »	« C43 »	« C44 »
N° référence interne					
Prix d'acquisition TTC en francs	146000	231700	231700	231700	231700
Age actuel	18	8	8	8	8
Kilométrage parcouru	100000 km	70000 km	70000 km	67000 km	61000 km
Heures moteur	7'540 h	5'420 h	5'370 h	5'100 h	4'550 h
Equivalence heures moteur/kilomètres réels	376'700 km	270'800 km	268'200 km	254'850 km	227'150 km
Coût maintenance moyen annuel	9'520	8'746	11'098	7'969	15'466
Coût de maintenance total en francs	171'364	69'696	88'790	63'757	123'728
Coût total de réparation carrosserie suite accidents 2011 à 2014	0	3'900	4'125	225	0
Coût total de maintenance vs coût d'achat	117 %	30%	38%	27%	53%
Coût total de réparation carrosserie (2011 - 2014) vs coût de maintenance	0%	6%	5%	0%	0%
Coût total de réparation carrosserie suite accident (2011 - 2014) vs coût d'achat	0%	2%	2%	0%	0%

Coûts de maintenance mécanique et de réparation de carrosserie suite à des accrochages ou des accidents (2011 à 2015)

Voitures de service

N° référence interne	« C01 »	« C02 »	« C03 »	« C04 »	« C07 »	« C08 »	« C78 »	« C79 »
Prix d'acquisition TTC en francs	CHF 52'600	CHF 49'600	CHF 49'600	CHF 52'600	CHF 49'600	CHF 52'000	CHF 31'200	CHF 28'200
Age actuel	6	10	11	11	11	10	11	11
Kilométrage parcouru	92'000 km	170'000 km	130'000 km	160'000 km	195'000 km	126'000 km	62'000 km	117'000 km
Heures moteur	2'990	4'970	3'370	9'560	5'220	2'860	2'490	4'650
Equivalence heures moteur/kilomètres réels	14'9500	24'8500	16'8500	47'8000	264'500	143'000	124'500	232'500
Coût maintenance moyen annuel	CHF 3'146	CHF 3'620	CHF 5'302	CHF 4'815	CHF 4'458	CHF 2'128	CHF 1'693	CHF 2'300
Coût de maintenance total en francs	18'876	36'207	56'330	52'970	40'129	21'288	18'625	25'296
Coût total de réparation carrosserie suite accidents 2011 à 2014	300	9'845	2'366	0	0	0	23'25	600
Coût total de maintenance vs coût d'achat	36%	73%	117%	101%	99%	41%	60%	90%
Coût total de réparation carrosserie (2011 - 2014) vs coût de maintenance	2%	27%	4%	0%	0%	0%	12%	2%
Coût total de réparation carrosserie suite accident (2011 - 2014) vs coût d'achat	1%	20%	5%	0%	0%	0%	7%	2%