

7 octobre 2010

Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 2 décembre 2009 en vue de l'ouverture d'un crédit d'un montant de 2 649 000 francs destiné à l'acquisition et au renouvellement des véhicules et engins spécifiques du site François-Dussaud (Voirie – Ville propre, Service logistique et manifestations, Service du génie civil).

Rapport de M^{me} Salika Wenger.

Cette proposition a été renvoyée à la commission des finances par le Conseil municipal le 19 janvier 2010. Cette dernière, sous la présidence de M^{me} Frédéric Perler-Isaaz, l'a étudiée lors de sa séance du 30 mars 2010.

Les notes de séances ont été prises par M^{me} Sandrine Vuilleumier, procès-verbaliste, que nous remercions.

Séance du mardi 30 mars 2010

Assistent à la séance: M Pierre Maudet, conseiller administratif chargé du département de l'environnement urbain et de la sécurité, M. Rémy Pagani, maire, chargé du département des constructions et de l'aménagement, M. Yves Nopper, directeur du département de l'environnement urbain et de la sécurité et directeur de la Commission de gestion des véhicules de la Ville de Genève, M. Francis Demierre, chef du Service logistique et manifestations, M. Jean-Pierre Zoller, chef du Service de la sécurité et de l'espace publics

Audition de M. Rémy Pagani

M. Pagani présente la proposition. C'est une liste exhaustive de véhicules destinés à trois services (Service logistique et manifestations, Voirie – Ville propre et Service du génie civil) qui est présentée. Ils ont fait en sorte que ces véhicules respectent toutes les normes écologiques et de sécurité, car ils sont très attentifs au respect de l'Agenda 21. Il propose de traiter directement la partie concernant le Service du génie civil.

M. Nopper explique que sa présence est justifiée parce qu'il est président de la Commission de gestion des véhicules de la Ville de Genève (Cogeve), qui a préparé cette demande de crédit dans le cadre des planifications budgétaires figurant au plan financier d'investissement. Il ajoute qu'il y aura d'autres crédits, dont celui pour les vélos électriques ou les véhicules du Service d'incendie et de secours (SIS). Il rappelle qu'il avait promis des fiches individuelles pour chaque

véhicule et il remet ces documents aux membres de la commission. Il ajoute que les véhicules pour le Service du génie civil sont listés à partir de la fiche N° 18.

Un commissaire intervient. Il était question, lors de chaque nouvelle acquisition, de faire une évaluation véhicule par véhicule pour voir s'il était possible de passer par la coopérative d'auto-partage Mobility. Cela a-t-il été fait?

M. Nopper explique que, lorsque c'est possible, cette solution est envisagée et que cela fait partie des formulaires que les services doivent remplir au moment de l'identification de leurs besoins. Il y a une procédure en amont de ce crédit qui tient compte de cet élément, et l'un des rôles de la Cogeve est d'arbitrer certaines demandes, afin de déterminer des priorités en fonction des enveloppes du plan financier d'investissement (PFI). Ici, l'on a affaire à des engins spécifiques, parfois à des véhicules plus légers, qui sont utilisés avec un équipement fixe, ce qui ne permet guère de faire appel à l'auto-partage. Le contrat Mobility sera reconduit avec la société coopérative pour renégocier un contrat global.

Un commissaire prend la parole. Il y a deux types de contrats, l'un permettant d'avoir accès à n'importe quel véhicule de la flotte Mobility et l'autre qui concerne une réservation de véhicules à la semaine avec mise à la disposition de la population le week-end. De quel type de contrat M. Nopper parle-t-il?

M. Nopper répond que c'est ce qui sera renégocié en fonction des besoins des services.

M. Demierre précise que Mobility est une entreprise, qu'on est soumis aux marchés publics et qu'on ne peut pas délibérément choisir Mobility. Il faudra faire une offre sur invitation ou une procédure ouverte, en fonction du chiffrage qui sera fait prochainement. Mais ils ne peuvent pas mettre Mobility en avant.

Un commissaire demande pourquoi il faut deux ans de plus pour amortir un véhicule lourd. Le montant de la proposition est de 2 649 000 francs et le montant inscrit au PFI est de 2 650 000 francs. Les prix ont-ils été négociés pour que les montants correspondent?

M. Demierre. Un véhicule lourd est conçu pour avoir une vie plus longue. L'investissement, qui est plus important, supporte un amortissement plus long.

Ils sont soumis aux marchés publics et aux procédures d'achat. Les chiffres présentés ne constituent qu'une estimation indicative.

Un commissaire s'interroge. L'acquisition de nouveaux véhicules n'entraîne-t-elle pas de charges d'exploitation supplémentaires?

M. Demierre. Le renouvellement du parc coûte justement moins cher, parce que les véhicules neufs seront moins souvent arrêtés. Il devrait même y avoir une économie sur les cinq ou dix prochaines années.

Un commissaire demande quel usage est fait des véhicules remplacés et comment on explique que l'on renouvelle des véhicules qui ont 65 000 km ou même 130 000 km au compteur.

M. Demierre. Il existe une procédure pour les véhicules en fin de vie, qui a été acceptée par le Conseil administratif. Les véhicules qui ne correspondent pas aux normes environnementales suisses sont démolis. Il y a une convention avec une entreprise privée et le permis de circulation est annulé. En ce qui concerne les véhicules lourds qui pourraient être revendus, une expertise est faite par l'unité de gestion des véhicules pour calculer la valeur résiduelle. Le véhicule peut être revendu, à condition qu'il ne soit pas exporté à l'étranger. La procédure est au point. M. Demierre explique que ce type de véhicule est employé plutôt pour sa structure que pour faire des kilomètres. Ce kilométrage est même assez élevé pour ce type de véhicule.

Un commissaire aimerait savoir quelles améliorations sont prévues pour les conducteurs.

M. Demierre. Chaque véhicule sera soumis à un cahier des charges élaboré. Les critères sont établis en collaboration avec le service concerné et les chauffeurs et utilisateurs prennent part à cette démarche. La Cogevé effectue ensuite un arbitrage, car il est très important que chaque véhicule soit adapté aux besoins des utilisateurs.

Quelles sont les améliorations en matière de sécurité?

M. Demierre. Par exemple, la plaque de foulage des camions-bennes. Des capteurs sont montés afin que la presse s'arrête au moment où l'employé passe sa main à l'intérieur. Le véhicule ne peut pas avancer à plus de 15 km/h lorsqu'un employé est monté sur le marchepied. On ajoute aussi une caméra pour que l'environnement arrière soit visible du chauffeur et un sonar détecte la présence d'un employé et fait stopper le véhicule.

Que recouvre le coefficient DALY?

M. Demierre. C'est un impact sur la santé humaine et un indicateur pondéré des dommages liés aux émissions d'oxyde d'azote et de particules. Il ajoute que la diminution proposée permet d'améliorer la santé humaine de 46%. Il précise que c'est une norme sérieuse, approuvée par l'Organisation mondiale de la santé.

Fiche 18

M. Zoller. Le Service du génie civil demande sept véhicules, dont quatre en renouvellement. Des engins similaires sont nécessaires, mais en tenant compte des normes environnementales et de sécurité. Il y a 90 collaborateurs dans le

Service du génie civil, dont 60 qui travaillent sur le terrain. Ils sont regroupés en cinq équipes: assainissement, monuments, fontaines, marquage routier et travaux.

Fiche 22

M. Zoller. Cette machine permet de tracer des lignes blanches sur le domaine public. La tendance actuelle est de remplacer les peintures avec solvants par des peintures à l'eau, mais il faut pour cela des machines spécifiques.

M. Pagani ajoute qu'une réflexion est menée sur les conditions de travail des employés qui œuvrent à partir de 3 h 15 du matin et dans des conditions difficiles. Il explique que la question de la peinture constitue l'un des volets de cette réflexion.

La peinture à l'eau résiste-t-elle à l'usure et aux intempéries?

M. Zoller. Oui, ils ont loué des machines pour faire des tests.

Les anciennes peintures étaient-elles aussi appliquées avec des machines?

M. Zoller. Il y a actuellement trois machines de marquage pour les peintures à solvants et il est question d'acquérir une nouvelle machine pour la peinture à l'eau. L'on ne peut pas remplacer tout le matériel d'un seul coup et la technologie progresse très rapidement.

Peut-on avoir ces machines en leasing, puisque la technologie progresse rapidement?

M. Zoller. Des machines ont été testées et on en loue actuellement pour des périodes déterminées. Il faut aller chercher la machine, la nettoyer, la rendre. Les locations s'effectuent directement auprès d'entreprises spécialisées dans le marquage. Il n'existe pas de possibilité de leasing.

Les lignes rouges se font-elles de la même façon?

M. Zoller répond que ce sont des bandes autocollantes.

Un commissaire remarque que pour tous les véhicules, sauf celui-ci, il est indiqué que «le choix définitif se fera sur la base de l'outil Veprovige». Pourquoi?

M. Demierre. Il n'existe que deux modèles et aucun élément environnemental n'a encore été défini, parce qu'il n'y a pas encore d'homologation.

Audition de M. Pierre Maudet

Fiche 5

Un commissaire demande qu'est-ce qui détermine le renouvellement, est-ce en fonction du nombre d'heures au compteur?

M. Maudet. Tout est relatif. C'est un des éléments de l'usure, mais pas le seul. La conduite par des chauffeurs multiples, des arrêts fréquents ou des cadences particulières se répercutent aussi sur l'usure. L'élément déterminant est la norme antipollution Euro, si l'on veut être une municipalité qui soit cohérente par rapport aux Engagements d'Aalborg.

Les véhicules remplacés sont-ils aussi démolis?

M. Maudet. Il y aura un appel d'offres public. On ne peut pas définir la marque des véhicules à l'avance.

M. Demierre. Ce sera un marché public AIMP de type ouvert à l'ensemble du marché suisse, voire européen. La marque sera définie par le cahier des charges, le prix (25% à 30%), les critères environnementaux (35%), le service après-vente et la formation du personnel.

L'entreprise Boschung règne-t-elle sur ce marché?

M. Demierre. Non, une dizaine de fournisseurs seront en mesure de répondre aux appels d'offres.

Un commissaire revient sur la possibilité de passer des accords avec une entreprise d'auto-partage. Il note que la plupart des véhicules sont équipés, de sorte qu'il est difficile d'envisager cette solution. Il se demande si certains aménagements pourraient être déplacés pour le week-end.

M. Maudet. Il n'y a pas de solutions de confort qui consistent pour les employés à envisager d'avoir systématiquement son propre véhicule. Ils sont en train d'étudier le contrat Mobility avec M. Ganti. Une direction politique a été donnée par le Conseil administratif, avec un certain nombre de contraintes. La disponibilité des véhicules est très importante à la Voirie – Ville propre.

Y a-t-il une véritable volonté de développer un plus grand nombre de contrats business?

M. Nopper répond que cette problématique sera mise à plat et qu'il peut garantir que les véhicules présentés aujourd'hui ne se prêtent pas à l'auto-partage en raison de leurs aménagements.

M. Maudet rappelle que l'on est en train de réduire globalement les véhicules et de favoriser la mobilité douce.

Quels sont les besoins qui rendent ces acquisitions nécessaires?

M. Demierre répond que le fourgon est destiné aux ateliers généraux qui entretiennent le domaine public. Il explique qu'un électricien a été engagé et qu'il

est nécessaire qu'il ait un véhicule équipé. Il ajoute que la camionnette bâchée est destinée au matériel de fête. Il explique que les demandes se sont multipliées et que la camionnette permettra d'éviter de sortir avec un poids lourd lorsque ce n'est pas nécessaire.

A-t-il été envisagé des acquisitions intercommunales pour certains véhicules très spécifiques?

M. Demierre. Les demandes sont toujours en décalage, mais le département de l'environnement urbain et de la sécurité a des contacts avec les autres communes. Il est rare que les mêmes véhicules soient acquis au même moment, et les cahiers des charges sont différents. Cela avait été fait pour des véhicules à propulsion à gaz.

M. Maudet. On se heurte souvent à l'autonomie communale, qui s'exprime par les achats. Les communes ont tendance à considérer les acquisitions comme une démarche leur permettant d'exister. Par exemple, la Ville de Genève n'a pas externalisé ses prestations de voirie, contrairement à d'autres communes. Il cite encore l'exemple des véhicules spécifiques pour les pompiers, pour lesquels il est évident qu'une rationalisation avec les autres communes est nécessaire. La question est pertinente et cela nécessiterait une base de données commune. Il ajoute que cette dernière est en train d'être mise sur pied avec l'Association des communes genevoises, mais que c'est difficile, parce que certaines communes font de la rétention d'information.

Un commissaire relève qu'une attribution supplémentaire de 5 millions de francs est prévue durant cinq ans. La première demande de crédit visant à assainir le parc est déposée cette année, est-ce qu'une demande complémentaire sera présentée?

M. Maudet. Il y a trois types de propositions pour les véhicules: les véhicules pour le SIS, les véhicules pour l'administration et les véhicules pour la Voirie. On est à la fin d'un cycle et le Conseil administratif a décidé d'accélérer le processus de renouvellement du parc de véhicules qui sont actuellement passablement vétustes et polluants. Il rappelle qu'il a été décidé de procéder en deux phases, l'une d'assainissement et l'autre de renouvellement, ce qui permet de basculer dans une nouvelle stratégie qui consiste à avoir des véhicules de bon niveau, qui restent au top niveau environnemental et qui pourront être revendus. Cette nouvelle stratégie fera l'objet d'une communication au Conseil municipal, probablement avant l'été.

Quelle proposition correspond à la précédente demande du mois de mai 2007?

M. Nopper répond qu'il s'agit de la proposition PR-560 et il précise qu'elle a été bouclée sans dépassement.

Cette nouvelle stratégie constitue vraiment du développement durable et cette économie de CO₂ n'est pas cher payée. Cela fait le jeu des grandes entreprises, qui donneront ainsi au compte-goutte les améliorations technologiques.

M. Maudet répond que l'élément déclencheur du renouvellement d'un véhicule ne se situe pas dans les avancées technologiques, qui ne sont pas un facteur déterminant. Il ajoute que cela demeurera le degré d'usure du véhicule. Il précise que cette démarche n'a de sens que s'il y a un écobilan, afin de ne pas détériorer une situation sous prétexte de bonnes intentions. Il rappelle dans ce sens le projet de récolter le compost dans les marchés qui s'est avéré inefficace. Il ajoute que les calculs laissent penser que, par rapport au rythme d'obsolescence actuel des véhicules et en fonction de ce qu'ils polluent, on est largement fondé à changer de stratégie. Il indique encore que le Conseil municipal sera *de facto* amené à valider cette stratégie lors de la réception de la première proposition, mais aussi à la faveur du projet de budget 2011.

Un commissaire ne souhaite pas stigmatiser spécifiquement le département de M. Maudet et l'écobilan est un concept intéressant. Les écobilans seront-ils aussi activés par les autres départements?

M. Maudet répond que l'on avait parlé d'un écobudget, qui est une démarche intéressante, bien qu'il faille se demander ce que cela coûterait. Il ajoute que, dans son département, les démarches écologiques ne sont pas décidées pour la galerie, mais pour le résultat.

D'autres moyens de propulsion sont-ils prévus?

M. Demierre répond que le mode de propulsion n'est pas spécifié dans le cahier des charges et qu'il est demandé au fournisseur de faire des propositions.

M. Maudet ajoute qu'il souhaiterait que le gaz naturel soit plus mis en avant, d'autant plus que son cours est de moins en moins corrélé avec celui du mazout. Il note que les technologies ne rendent pas encore assez attractifs, sous l'angle des marchés publics, les véhicules propulsés au gaz. Il ajoute que l'on peut faire un geste politique sur les petits marchés, mais que c'est beaucoup plus compliqué pour les marchés importants. Il rappelle que, si les AIMP présentent beaucoup d'avantages, ils corsètent aussi l'expression d'une vision politique et les décisions d'un exécutif.

Votes de la commission

Mis aux voix, le projet d'arrêté I (véhicules légers) est accepté à l'unanimité.

Mis aux voix, le projet d'arrêté II (véhicules lourds) est accepté à l'unanimité.

PROJET D'ARRÊTÉ I

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit extraordinaire de 1 714 000 francs destiné au renouvellement de 21 véhicules légers et engins spécifiques du site François-Dussaud.

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 1 714 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite 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 2011 à 2015.

PROJET D'ARRÊTÉ II

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 30, alinéa 1, lettre e), de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984;

sur proposition du Conseil administratif,

arrête:

Article premier. – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit extraordinaire de 935 000 francs destiné au renouvellement de trois véhicules lourds du site François-Dussaud.

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 935 000 francs.

Art. 3. – La dépense prévue à l'article premier sera inscrite 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 2011 à 2020.