

**Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 11 décembre 2018 en vue de l'ouverture d'un crédit pour un montant total de 5 648 000 francs destinés au renouvellement et à l'acquisition de véhicules et d'engins spécifiques pour les services de l'administration municipale (hors SIS).**

**Rapport de M. François Mireval.**

Cette proposition a été renvoyée à la commission des finances par le Conseil municipal lors de la séance du 15 janvier 2019. La commission l'a étudiée lors de ses séances du 13 février et du 2 avril 2019, sous la présidence de M<sup>me</sup> Maria Vittoria Romano. Les notes de séances ont été prises par M<sup>me</sup> Shadya Ghemati, que le rapporteur remercie chaleureusement pour l'excellente qualité de son travail.

*PROJET DE DÉLIBÉRATION*

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,

*décide:*

*Article premier.* – Il est ouvert au Conseil administratif un crédit de 5 648 000 francs destiné au renouvellement de véhicules lourds, de remorques, d'engins spécifiques et de véhicules légers de l'administration municipale.

*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 5 648 000 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 huit annuités qui figureront au budget de la Ville de Genève de 2020 à 2027.

*Art. 4.* – Le Conseil administratif est autorisé à aliéner les véhicules lourds, les remorques, les engins spécifiques et les véhicules légers totalement amortis et à les transférer à cet effet du patrimoine administratif au patrimoine financier.

### **Séance du 13 février 2019**

*Audition de M. Barazzone, conseiller administratif en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité (DEUS), accompagné de M<sup>me</sup> Sturzenegger, directrice du département et présidente de la Commission de gestion des véhicules (COGEVE), ainsi que MM. Amiet et Poltera, collaborateurs de la COGEVE*

M. Barazzone annonce qu'ils viennent avec une demande standard. Il s'agit d'un crédit-cadre. Le montant figure au plan financier d'investissement (PFI). Il y avait initialement pour 14 millions de francs de demandes, ensuite certaines ont été priorisées. Pour faire des économies, le Conseil administratif a encore réduit ce montant de 10%. La demande est aujourd'hui d'environ 5,7 millions de francs pour 70 véhicules. Il précise qu'ils sont à des normes Euro 6 et que les véhicules électriques et le gaz sont privilégiés.

M. Poltera présente les points clés:

- Le contexte: la dernière proposition votée était la proposition PR-1199, le 17 octobre 2017. Il reste un tiers à planifier.
- Point sur la situation globale du parc de véhicules: il y a 612 véhicules immatriculés, un chiffre stable. Il y a en gros 1100 objets, avec une moyenne d'âge de dix ans. C'est relativement élevé. Ils aimeraient baisser cette moyenne, car, ajoute M. Barazzone, cela provoque des frais d'entretien et pèse le travail sur le terrain.
- Liste des besoins (pages 4 à 9 de la proposition): des véhicules lourds et remorques, des engins spécifiques, des véhicules légers, avec un tableau (page 13 de la proposition) qui indique quels sont les 15 services bénéficiaires.
- Audit de la COGEVE par la Cour des comptes, en 2014. Le rapport d'audit était le N° 77 qui recommandait une nouvelle approche budgétaire, basée sur une enveloppe et non sur une liste figée de véhicules.
- Application de cette recommandation pour la proposition PR-1199: proposée et acceptée. Elle s'applique uniquement aux renouvellements et permet certaines rotations, par exemple d'intervenir un objet de la liste par un autre de la même catégorie.
- La typologie des camions varie en fonction des besoins, par exemple pour les écopoints. De plus, des tournées supplémentaires sont nécessaires pour améliorer le tri, ce qui implique des moyens supplémentaires.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire demande le détail des véhicules de la police municipale, le montant qui est dépensé pour ces véhicules, quels sont les délais, et veut savoir si les feux de travail latéraux sont prévus. Il souligne que la police municipale est en attente.

M. Barazzone répond qu'il y aura cinq véhicules et précise qu'ils sont en procédure d'acquisition. M. Poltera ajoute des explications techniques. Ils ont eu des échanges avec la police cantonale et se sont basés sur leurs normes. Ils ont reçu l'accord du service et vont pouvoir lancer l'appel d'offres. M. Barazzone précise pour le rapport que cela concerne la proposition déjà votée (PR-1199).

Quant au délai: dès que l'appel d'offres est lancé, le retour des offres se fait un mois plus tard et il y a ensuite la phase d'évaluation et d'adjudication. Mais le délai de mise à disposition des véhicules dépendra en grande partie du délai de livraison proposé par le futur adjudicataire.

Le commissaire demande si l'aménagement sera d'usine, ou alors effectué par des carrosseries genevoises. M. Poltera répond que l'aménagement sera effectué par une carrosserie spécialisée dans les véhicules d'intervention. Il en existe seulement en Suisse à sa connaissance: une à Nyon et l'autre à Schaffhouse, mais aucune à Genève.

Une commissaire demande si des formations sont données au personnel pour prendre soin des véhicules car elle constate régulièrement un usage qui laisse à désirer. M. Barazzone répond qu'il y a des directives d'entretien et d'utilisation.

Un commissaire aborde la moyenne d'âge de dix ans des véhicules et le fait qu'il faut la descendre à cinq ans. M. Poltera l'interrompt pour préciser qu'il ne s'agit pas de baisser systématiquement la moyenne à cinq ans mais que la moyenne doit être baissée pour certains véhicules. Après les dix ans d'utilisation, il y a plusieurs cas de figure. Certains véhicules sont gardés: ainsi certains ont vingt ans et certaines remorques ont même trente ans.

Ensuite, il y a différentes solutions: déconstruction/recyclage, vente et don. La majeure partie est déconstruite et recyclée.

Une commissaire demande qui gère la COGEVE. M. Barazzone répond qu'il s'agit d'une commission transversale et qu'elle est présidée par sa directrice présente ce soir.

Par ailleurs, la commissaire aimerait recevoir les procédures d'achat et les directives qui sont en place.

La commissaire veut savoir s'ils vérifient la pertinence de la demande pour les vélos électriques ou les scooters. Elle demande aussi où sont stockés ces véhicules le soir car elle a entendu que certains employés les stockaient chez eux et elle demande ce qu'il en est des employés qui en font un usage personnel.

M. Barazzone répond que les directives indiquent que les véhicules n'ont pas à être utilisés à des fins privées. C'est la règle qui s'applique pour l'ensemble de l'administration. Après, la COGEVE n'a pas pour rôle de contrôler. Il s'agit d'une responsabilité managériale de la hiérarchie.

M. Poltera explique qu'il y a un formulaire à remplir qui détaille l'expression des besoins et qui doit être validé par le ou la chef-fe de service puis le directeur ou la directrice de département. Pour les vélos, il faut des abris fermés et sécurisés et ils vérifient que ce soit le cas. Il souligne qu'il faut une infrastructure adéquate. Les services qui n'en ont pas n'auront pas les vélos. Enfin, pour les besoins, ils se basent sur les explications en relevant qu'il y a une tendance réelle: de plus en plus de gens se déplacent à vélo dans l'administration.

M. Barazzone ajoute que la COGEVE filtre énormément. De plus, quand un collaborateur prouve qu'il renonce à un véhicule à quatre roues pour un vélo, la demande du vélo est priorisée.

Un commissaire demande pourquoi ce n'est pas la Centrale municipale d'achat et d'impression (CMAI) qui gère cette demande, et pourquoi la COGEVE n'est pas rattachée à la CMAI.

M. Barazzone répond que c'est parce qu'il y a un centre de compétences extrêmement précis. Ils ont privilégié le lien organique avec le terrain. Le Canton dispose également d'une unité spécifique.

Un commissaire note qu'à la page 4 du document reçu, il est exprimé une augmentation de la charge de travail et cela l'inquiète. Il veut comprendre.

M. Barazzone répond qu'avec le renouvellement des véhicules, cela permet d'aller plus vite d'un point à un autre, notamment avec les vélos, et de réduire cette charge.

Le commissaire demande si, à part la Voirie et le Service des sports, d'autres services ont exprimé une augmentation de charge de travail.

M. Barazzone répond que de manière générale l'administration est sous pression car la population demande toujours plus de prestations. C'est normal et une partie du travail consiste à investir, et cet investissement permet aussi d'éviter des frais de fonctionnement.

Le commissaire revient sur la question de la centrale unique d'achat. Il comprend qu'il soit estimé que les compétences se trouvent chez eux et pas ailleurs, toutefois il demande si une étude a été faite sur cette prestation. De plus, la commission des finances a reçu récemment une motion qui se préoccupe de l'évaluation des prestations publiques, c'est une question récurrente. Le Contrôle financier (CFI) l'a également mise dans son rapport, en relevant qu'il n'y avait pas d'unification de centrale d'achat à deux endroits, soit chez MM. Barazzone et Pagani. Il demande si une étude complète a été faite.

M. Barazzone répond qu'il n'y a pas d'étude. De plus, ils ne sont que deux à la COGEVE. Changer l'organigramme n'est pas ici l'enjeu.

Le commissaire demande simplement s'il y a des synergies.

M. Poltera répond que la COGEVE ne fait pas uniquement des achats. Ils assurent toute la gestion du parc automobile, le suivi et toute l'expression et l'analyse des besoins. L'acte d'achat ne représente qu'une petite partie du processus. De plus, ils ont une vision transversale et globale des véhicules en Ville de Genève. A noter que des représentants de la CMAI participent aux séances de la COGEVE.

Un commissaire dit que, dans le cadre de la proposition précédente, la proposition PR-1199, une recommandation avait été votée à l'unanimité. Il lit: «La commission des finances demande que la COGEVE explore les possibilités du leasing et de l'autopartage, et de mutualiser davantage le parc des véhicules de la Ville de Genève» et demande si quelque chose a été fait dans ce sens.

M. Poltera répond que pour le leasing, il n'y avait pas de bases claires et ce n'est pas non plus le remède miracle car c'est une formule plus chère avec des taux d'intérêt plus importants et l'obligation d'avoir une casco complète. De plus, sur le plan du marché public, cette formule implique deux prestataires: le concessionnaire et l'institution de financement. Cela complexifie le processus.

Un commissaire demande s'il y a moyen de mutualiser les véhicules pour les utiliser plus.

M<sup>me</sup> Sturzenegger répond qu'un travail se fait au sein de la COGEVE pour voir à quel point il est possible de mutualiser. Cela se fait beaucoup pour les vélos, et d'autres véhicules sont mutualisés, notamment à François-Dussaud. Il y a un réel engagement de la Ville.

Un commissaire demande si on peut dire que le taux d'utilisation des véhicules a augmenté.

M. Barazzone répond que certains camions sont au maximum de leur utilisation et ne sont pas mutualisables. Mais pour les véhicules standards, c'est le cas.

Le commissaire demande s'il le dit de manière empirique ou s'il existe un document qui le prouve.

M. Poltera précise que le potentiel a ses limites car la mutualisation est complexe en Ville de Genève. En effet, les véhicules sont distribués sur plusieurs sites.

Un commissaire n'a pas compris l'utilisation du scooter électrique, puisque ce sont les vélos qui sont privilégiés.

M. Poltera répond qu'il y a une dizaine de scooters en tout en Ville de Genève. Ils privilégient les vélos, puis les vélos électriques selon les distances à faire, et en dernier recours les scooters.

M<sup>me</sup> Sturzenegger ajoute que c'est notamment en fonction des charges à transporter.

Deux commissaires demandent si le scooter du conseiller administratif M. Pagani est payé par la Ville de Genève ou par lui-même. M. Barazzone répond qu'il est loué.

Une commissaire demande le montant. M. Barazzone le fera parvenir.

Une commissaire demande ce qu'il en est des achats groupés avec d'autres communes ou le Canton pour faire des économies.

M. Barazzone répond que cela a été fait avec le Canton pour l'achat de laveuses de voirie.

M. Poltera répond qu'ils ont des contacts avec le Canton et la voirie cantonale pour une aspiratrice de boues.

Un commissaire demande si la Ville de Genève fait des acquisitions de véhicules d'occasion. La régie de la Poste a un parc gigantesque de véhicules d'occasions à Berne. Ils ont des vélos électriques pratiquement neufs à des prix défiant toute concurrence. Il pense qu'une économie considérable pourrait être faite en procédant de la même manière.

M. Poltera explique qu'il y a une entité qui gère le parc de véhicules de la Poste. Ils ont travaillé avec eux ponctuellement. Toutefois, ils essaient d'harmoniser le parc pour les véhicules standards, de ne pas avoir trop de modèles, et les acquisitions de véhicules se font sur la base d'un cahier des charges.

M<sup>me</sup> Sturzenegger propose de mettre le sujet à un prochain ordre du jour de la COGEVE.

Un commissaire demande si la Ville de Genève s'auto-assure et s'ils ont un décompte des accidents.

M. Barazzone propose qu'une réponse soit faite par écrit.

Un commissaire remercie M. Barazzone pour le travail de la Voirie et la régularité du timing qui ferait pâlir les Transports publics genevois (TPG). Pour en revenir à la demande qui est formulée à la page 9 de la proposition, il évoque une recommandation de la Cour des comptes qui est «de garder une certaine marge de manœuvre pour faire face aux imprévus». Il demande, provoquant ainsi l'hilarité générale, si M. Barazzone dispose d'une «liste exhaustive des imprévus» en question.

M. Barazzone précise qu'un imprévu est un besoin urgent qui change et fait qu'un véhicule X ou Y devient soudain plus important qu'un autre. M. Poltera donne un exemple concret. Sur un véhicule utilitaire qui avait treize-quatorze ans, ils ne trouvaient plus de colonne de direction. Plus on garde les véhicules longtemps, plus la difficulté à trouver les pièces et l'attente sont grandissantes.

Le commissaire aborde ensuite le tableau de la page 14 concernant la planification financière. Le crédit demandé porte sur 5 648 000 francs et va être utilisé en 2020, 2021, 2022 et 2023 et demande s'il apparaîtra au budget y relatif. M. Barazzone répond qu'il n'apparaîtra pas au budget mais dans les amortissements.

Le commissaire voit que les besoins sont élevés dans le PFI; pour les années 2020, 2022, 2023 et 2025, le montant annuel est de 8,5 millions de francs. M. Barazzone répond qu'il s'agit d'un besoin continu de renouvellement. Ce flux est plus proche de la réalité.

Le commissaire demande la raison cette augmentation à 8,5 millions de francs alors qu'ils demandent environ 6 millions. M. Poltera répond que dans le PFI, ils avaient planifié un montant de 6,3 millions de francs par année. Ils se sont aperçus que déposer une proposition chaque année ne correspondait pas au niveau des délais de traitement. Ils ont donc étendu l'intervalle de dépôt des demandes de crédit à dix-huit mois. Les montants au PFI ont été modifiés en conséquence, en passant de 6,3 à 8,5 millions de francs. La planification a changé mais le montant global au PFI n'a pas été augmenté.

En l'absence d'autres questions, la présidente remercie les personnes auditionnées de leur disponibilité, et les libère.

## **Séance du 2 avril 2019**

### *Discussion et vote*

Aucune autre audition, ni aucune prise de parole n'étant demandée, la présidente procède immédiatement au vote.

Par 12 oui (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 MCG, 1 UDC), la proposition PR-1333 est approuvée à l'unanimité.

### *Annexes (à consulter sur le site internet):*

- directive générale: organisation et compétences en matière de gestion des véhicules
- directive générale: gestion des vélos de service
- directive générale: cession des véhicules et engins
- procédure d'appels d'offres pour l'achat de véhicules et d'engins spécifiques
- tableau: accidents de véhicules 2015-2018