Ville de Genève
Conseil municipal

PR-815 A

17 mars 2011

Rapport de la commission de la sécurité, de la salubrité et du domaine public chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 28 juillet 2010 en vue de l'ouverture de cinq crédits d'investissement d'un montant total de 11 770 000 francs relatifs au renouvellement (6 370 000 francs) et à l'assainissement (5 400 000 francs) du parc des véhicules et engins du SIS durant les années 2010-2012.

Rapport de M. Grégoire Carasso.

Lors de sa séance du 14 septembre 2010, le Conseil municipal a renvoyé la proposition PR-815 à la commission de la sécurité, de la salubrité et du domaine public qui s'est réunie pour l'examiner, sous la présidence de Mme Sarah Klopmann, lors de ses séances des 19 octobre et 2 novembre 2011. M. Jorge Gajardo Muñoz a pris les notes de séances et est remercié pour la qualité de son travail.

Séance du 19 octobre 2010

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller administratif chargé du département de l'environnement urbain et de la sécurité, et de M. Jacques Magnin, commandant adjoint du Service d'incendie et de secours (SIS)

M. Magnin explique que cette demande de crédit répond à une volonté d'assainir les véhicules des pompiers professionnels, des pompiers volontaires et du Service d'assistance et de protection de la population (SAPP) qui sont entretenus dans les ateliers du SIS. Il s'agit de remplacer les machines actuelles par des modèles moins polluants. Les véhicules ont des durées de vie qui varient entre cinq et quinze ans pour les véhicules des pompiers professionnels, et entre vingt-deux et trente-deux ans pour les véhicules des volontaires, mais il faut savoir que les fournitures en pièces détachées se raréfient avec le vieillissement des machines. Les véhicules les plus anciens sont donc plus chers à entretenir. De plus, les technologies embarquées évoluent aussi pour améliorer la sécurité des pompiers. Les constructeurs peuvent notamment diagnostiquer certaines pannes à distance et même en résoudre, sur les lieux mêmes des interventions. La stratégie d'assainissement environnemental des véhicules du SIS vise à acquérir des véhicules répondant au standard Euro 6, qui sera validé en Suisse dès 2014. A l'instar des nouveaux véhicules du SAPP, le gaz naturel sera préféré au fuel, ce qui permettra de faire des économies de carburant. Par contre, le gaz et le biodiesel ne pourront pas encore être utilisés dans les gros camions des pompiers car, pour l'heure, les constructeurs refusent de garantir le fonctionnement de ces éléments

très lourds si les moteurs fonctionnent avec des carburants alternatifs – qui posent aussi des problèmes de ravitaillement.

A un commissaire qui s'inquiète des risques d'explosion liés au gaz naturel, le commandant Magnin signale que le gaz naturel est une ressource parfaitement maîtrisée. Les véhicules interdits de parking souterrain à cause de leur dangerosité fonctionnent en fait au gaz de pétrole liquéfié (GPL), qui est parfois confondu avec le gaz naturel.

Un commissaire s'interroge sur les raisons pour lesquelles on n'achète pas des véhicules d'intervention hybrides. MM. Maudet et Magnin répondent que ce type de machine n'est pas proposé sur le marché. M. Magnin signale encore que l'une des raisons pour lesquelles les camions d'intervention des pompiers ne fonctionnent pas au gaz naturel ou au biodiesel est liée aux difficultés à refaire le plein avec ces substances sur les lieux d'intervention.

Un commissaire fait observer que l'électronique embarquée peut engendrer des coûts très importants quand elle dysfonctionne. Il demande si les avantages de ces technologies sont bien réels. Il demande aussi si les appareils acquis dans le cadre du réseau Polycom seront intégrés aux nouveaux véhicules. M. Magnin répond affirmativement. S'agissant des outils électroniques, il explique que ces technologies permettent de localiser précisément les lieux des pannes et de changer les modules défectueux, ce qui facilite l'entretien des véhicules.

Une commissaire demande si la Confédération ou les Chemins de fer fédéraux (CFF) participent au financement du véhicule «rail-route». M. Maudet répond que, actuellement, les CFF versent 200 000 francs par an pour contribuer au fonctionnement. Une réflexion devrait s'engager sur le montant de cette aide dans le cadre du chemin de fer Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) et des risques nouveaux pour les passagers que le SIS devrait couvrir dans les tunnels situés sur le territoire genevois. M. Maudet exclut en tout cas que la Ville de Genève paye seule le véhicule «rail-route», mais la part de financement prise en charge par les CFF, le Canton ou les communes reste encore à déterminer.

Une commissaire demande si le véhicule «rail-route» pourrait être amené à faire des interventions dans le canton de Vaud. M. Maudet ne l'exclut pas, ce d'autant qu'il existe déjà un accord entre Genève et Vaud au sujet du train d'extinction basé à Lausanne.

Un commissaire observe que le véhicule «rail-route» actuel, qui a plus de vingt ans de service, n'affiche pourtant que 18 000 km au compteur. A son avis, cet équipement est sous-utilisé et il n'est pas justifié de dépenser un million de francs pour acquérir un «rail-route» neuf s'il roule moins de 200 000 km. Pour M. Maudet, il est rassurant de constater que le «rail-route», le camion «défense chimique» et le pourvoyeur de poudre ne soient pas utilisés trop souvent. Il espère

d'ailleurs qu'on les utilisera le moins possible. Quoi qu'il en soit, le «rail-route» est indispensable dans la perspective du CEVA et de l'augmentation du trafic voyageurs sur rails. Il pense que l'évaluation des risques pourrait permettre de déterminer la part de financement des différents acteurs intéressés.

Un commissaire est d'avis que le flou pour savoir qui achète le «rail-route» est symptomatique d'un report de charges qui ne tourne pas rond. Puisque le «rail-route» roule sur le réseau ferré, il devrait être évident que la Confédération le prenne en charge. M. Maudet réitère qu'il n'est pas question que la Ville supporte seule cette charge, ce d'autant que le SIS est investi d'une mission de portée cantonale.

Répondant à une commissaire, M. Magnin explique que le «rail-route» est un véhicule qui peut être engagé dans plusieurs situations. Il est équipé d'un treuil 8-16 tonnes, d'importants moyens d'éclairage et d'une plate-forme élévatrice qui permet de faire des désincarcérations. Il dispose aussi d'une cabine pressurisée. Le «rail-route» n'a pas beaucoup servi sur le réseau ferré. Il prévient toutefois que ces véhicules ne sont pas nombreux. Il y en a un à Lausanne, un autre à Genève et un troisième à Bourg-en-Bresse (France).

Une commissaire demande si des démarches sont entreprises pour effectuer des achats groupés et réaliser des économies d'échelle. M. Maudet répond par l'affirmative. Il prévient, cependant, qu'il faut composer avec le principe de l'autonomie communale. Les corps de pompiers volontaires des communes ont parfois des demandes très spécifiques, comme en témoigne une expérience récente dans la commune de Meyrin. M. Magnin ajoute que, si la formation des pompiers est unifiée, on diminue les risques de dispersion dans les achats d'un même type de véhicule. Les pièces de rechange pourraient aussi être commandées en groupe. Dans ces conditions, on peut espérer des économies considérables.

Une commissaire demande qui a estimé les prix de revente des véhicules actuels. Elle souhaite savoir si le constructeur les reprend. M. Magnin répond que les prix ont été estimés en interne. Le revenu de la vente de ces véhicules est purement théorique, ce d'autant que certains d'entre eux devraient être détruits. Il ajoute que le SIS ne revend pas lui-même ces véhicules, mais il les remet à des professionnels de la branche.

Un commissaire demande quelle part des investissements prévus pour le renouvellement des véhicules du SIS pourrait être prise en charge par les communes. M. Maudet explique que les communes prennent déjà en charge environ 33 à 34% des 30 millions de francs dévolus aux missions de portée cantonale du SIS, y compris les investissements et amortissements. Il a le sentiment que le système actuel fonctionne, même s'il n'est pas viable à long terme.

Un commissaire demande une explication sur les standards adoptés par la Ville pour évaluer les annuités d'amortissement. M. Maudet répond que, suivant

les normes comptables, les véhicules lourds sont amortis en dix ans et les véhicules légers en cinq ans. A ce propos, M. Maudet a déjà averti les communes que le rythme d'assainissement des véhicules du SIS va s'accélérer et que cela aura des effets sur la durée des amortissements. Les communes seront donc plus sollicitées.

A la demande d'un commissaire, le département fournira à la commission un tableau des investissements pour les véhicules du SIS, et des arguments les justifiant, en remontant les quinze à vingt dernières années, ce qui permettra aux commissaires d'apprécier l'évolution des investissements dans ce domaine. La liste des véhicules qui ne seront pas renouvelés sera aussi transmise (voir annexe).

Séance du 2 novembre 2010

Discussion et vote

L'ensemble des groupes soutient la proposition, avec un bémol unanime au sujet du financement du véhicule «rail-route». La proposition PR-815 est adoptée 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 de 6 290 000 francs destiné au renouvellement planifié des véhicules lourds 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 6 290 000 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 2013 à 2022.

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 de 80 000 francs destiné au renouvellement planifié des véhicules légers 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 80 000 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 2013 à 2017.

PROJET D'ARRÊTÉ III

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 de 4 750 000 francs destiné à l'assainissement des véhicules lourds 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 4 750 000 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 2013 à 2022.

PROJET D'ARRÊTÉ IV

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 de 520 000 francs destiné à l'assainissement des véhicules légers 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 520 000 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 2013 à 2017.

PROJET D'ARRÊTÉ V

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 de 130 000 francs destiné à l'assainissement des engins particuliers 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 130 000 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 2012 à 2021.

Annexe: Note du 21 octobre 2010 sur l'évolution du parc.
Les autres documents transmis à la commission n'étaient autres que des propositions votées (PR-9, PR-243, PR-305 et PR-571).

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN
ET DE LA SÉCURITÉ

SERVICE D'INCENDIE
ET DE SECOURS

ETAT-MAJOR

VILLE DE GENÈVE

Mémo interne

A : Major Jacques Magnin

De : Plt David Comin

Date : 21.10.2010

Objet : Evolution du parc véhicules entre 1990 et 2010

Premier-Lieutenant
David Comin
Responsable de la section auto/réparations et des ateliers
☎ 022.418.71.05
David.comin@ville-ge.ch

Major,

Pour faire suite à votre demande du 19 courant, voici en résumé les différences en nombre et en mode d'acquisition entre le parc véhicules actuel et celui de 1990.

En 1990, le renouvellement des véhicules se faisait par le biais du budget de fonctionnement du service, et ce jusqu'en 1993, moment où le Conseil municipal, décida de le remplacer par des crédits d'investissement.

En 1993, un premier crédit est accordé pour la tranche 1994-1997. Au vu de la situation financière de l'époque, aucun crédit n'avait été présenté pour la période 1997-1999.

En 1999, la PR-9 fut déposée pour un montant de CHF 4'835'000.-; cette dernière concernait le remplacement de 10 véhicules, dont un par une berce.

En 2002, la PR-243 fut déposée pour un montant de CHF 5'811'000.-. Cette dernière concernait le remplacement de 19 véhicules et l'acquisition de 5 nouveaux véhicules. Il est à relever que lors de cette transaction, un véhicule avait été retiré du service.

Septembre 2003, bouclement de la PR-9 avec un non dépensé de CHF 8'451.06.-.

Septembre 2007, dépôt de la PR-571 en vue du remplacement de 10 véhicules pour un montant de CHF 5'160'000.-, crédit actuellement encore ouvert.

Juillet 2010, dépôt de la PR-815, actuellement en cours d'appréciation par l'Autorité législative; cette PR concerne deux arrêtés bien distincts, l'un pour le renouvellement normal de CHF 6'370'000.- pour 12 véhicules, et l'autre pour l'assainissement du parc véhicules de CHF 5'400'000.- concernant 13 véhicules.

Il est à relever que le plan d'assainissement de l'ensemble des véhicules de la Ville est un sujet documenté par la COGEVE. Le SIS agit en qualité de service de référence compétent.

RUE DU VIEUX-BILLARD 11
CASE POSTALE 272 – 1211 GENÈVE 8
T +41(0)22 418 71 81
F +41(0)22 418 71 82

www.pompier.ch
www.ville-ge.ch
TPG BUS 1-4 (ARRÊT PLACE DU CIRQUE)
TRAM 13 (ARRÊT PLACE DU CIRQUE)

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ

Diminution ;

Le nombre de véhicules dévolus purement à l'intervention, n'a que très peu varié. En effet, les modifications sont la suppression de C65 (transformé en berce), C71 (transformé en berce) et C72 des sauveteurs auxiliaires retiré du service, C31 transport d'eau et C63 véhicule de désincarcération lourd, véhicules dont le matériel sera prochainement réparti sur d'autres véhicules plus fonctionnels.

Augmentation ;

La légère augmentation du parc est due, entre autre, à la mutation et au développement du service et ne concerne pratiquement que des véhicules légers de moins de 3500 kg. Soit cinq unités légères aux normes environnementales les plus strictes.

Suite à diverses réflexions, un véhicule a été créé au profit du sauvetage en milieux périlleux C56. (PR-243)

Quatre véhicules sont tenus à disposition de la nouvelle Ecole latine de formation des sapeurs-pompiers professionnels.

Nombre de véhicules		
Sapeurs-pompiers		**Protection civile**
1990	2010	
58	77	26
58	103	

Elément important

Au 1er janvier 2009, le SAPP (Service d'assistance et d'aide à la population), a été intégré au SIS. De facto, le parc de véhicules sous gestion du SIS a été augmenté de 26 unités.

Meilleures salutations.

Premier-lieutenant David Comin
Officier auto

Pris connaissance
Major Jacques Magnin