Ville de Genève
Conseil municipal

PR-933 A

17 janvier 2012

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 9 novembre 2011 en vue de l'ouverture d'un crédit d'études d'un montant brut de 6 500 000 francs destiné à la construction d'une nouvelle caserne de sapeurs-pompiers en rive droite, en bordure du site aéroportuaire, dans la halle 7, située à la route des Batailleux 3/Voie-des-Traz 40 sur la commune du Grand-Saconnex, dont à déduire la participation de 3 250 000 francs de Genève Aéroport et Palexpo, soit un montant net de 3 250 000 francs.

Rapport de M. Jean-Paul Guisan

Préambule

La commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication s'est réunie les 24 novembre, 8 et 15 décembre 2011 et 12 janvier 2012, sous la présidence de M[me] Maria Casares, pour étudier la proposition PR-933 du Conseil administratif. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, M. Daniel Zaugg et M[me] Sandrine Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour l'excellence de leur travail.

Travaux de la commission

Séance du 24 novembre 2011

Audition de M. Pierre Maudet, accompagné de ses services (MM. Mongin, Sermier et Schumacher).

Dans son introduction, M. Maudet résume les objectifs du projet ConvergenceS et les considérations qui le fondent.

Il s'agit de:

1. créer une entité professionnelle unique dans le domaine du sauvetage sur le Canton de Genève au 1[er] janvier 2013;
2. concevoir et réaliser une caserne fonctionnant 24h/24 dans le secteur de l'aéroport, afin de garantir les secours tant au niveau aéroportuaire qu'urbain.

Développement de l'exposé de M. Maudet

Le projet ConvergenceS présente un intérêt particulier dans le sens qu'il implique la participation de trois partenaires, à savoir la Ville de Genève, Genève

Aéroport et l'Association des communes genevoises (ACG), sous la surveillance de l'Etat (Sécurité civile).

S'agissant de la volonté de créer une entité unique au niveau du sauvetage, il semblait pertinent de fusionner le Service d'incendie et de secours (SIS) et le Service de sécurité de l'aéroport (SSA), qui sont les deux corps de sapeurs-pompiers professionnels actifs sur le canton de Genève. Cette fusion implique une réorganisation profonde du système et des fonctionnements. De même, une recherche d'emplacement pour une nouvelle caserne fonctionnant 24h/24 sur la rive droite a été entreprise, afin de garantir les temps d'intervention malgré la densification constante de la circulation dans la zone urbaine. Le périmètre de Genève Aéroport s'est donc très vite imposé comme une évidence. En effet, il réunit toutes les conditions que requièrent les interventions d'urgence, telles que notamment la situation, l'accessibilité et la présence d'axes importants de circulation.

L'ACG a été associée fort naturellement au projet, le SIS intervenant, malgré son statut de service municipal, au profit de l'ensemble des communes genevoises. Jusqu'à présent, ces dernières ont rarement participé aux investissements. Dans le cadre du projet ConvergenceS, il est convenu que l'ACG s'implique de manière importante au niveau financier par le biais du Fonds intercommunal. Les communes ont approuvé cette démarche, à la condition qu'elles soient associées à la décision, raison pour laquelle la réflexion a également porté sur le système de gouvernance. M. Maudet a accepté la demande des communes en mentionnant que la *shopping list* que certaines communes pratiquent pour leur compagnie de volontaires cesse. Quant au Canton, dont le rôle est de surveiller l'application de la loi, il suit le projet par le biais d'une participation de la Sécurité civile au comité de pilotage du projet, étant précisé que ce service est actuellement en train de se repositionner exclusivement sur sa mission de haute surveillance en matière d'incendie et de secours.

A terme, plus de 100 collaborateurs du SSA seront municipalisés. Les actifs (véhicules, matériel d'intervention, etc.) du SSA seront également repris par la Ville. Les sapeurs-pompiers de l'aéroport, une fois le projet terminé, pourront donc intervenir en dehors du périmètre de l'aéroport, après avoir bénéficié d'une formation spécifique. Il convient de relever que ce projet est le prélude d'une réflexion plus globale qui inclura également les sapeurs-pompiers volontaires.

Un argument de poids en faveur du projet est le rapport qui a été rendu par la Cour des comptes en mai 2011. Ce rapport s'est penché sur l'ensemble du dispositif genevois en matière d'incendie et de secours. Il a mis en exergue que le projet ConvergenceS avait une portée majeure sur l'ensemble du dispositif d'intervention et qu'il devait constituer en la première étape d'un projet plus vaste portant sur l'ensemble du dispositif genevois en matière d'incendie et de secours.

S'agissant de la caserne des Asters, M. Maudet précise qu'elle est située dans un ensemble locatif et engendre ainsi de fortes nuisances pour le voisinage. De plus, cette caserne est vétuste et problématique au niveau de la sortie des véhicules d'urgence, notamment depuis la mise en service des nouvelles lignes de tram TPG. A terme, cette caserne devrait être conservée comme base de départ secondaire pour les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires.

Les mandants du projet sont M. Longchamp et M. Maudet lui-même. Le comité de pilotage est constitué par l'ACG, Genève Aéroport, la Ville de Genève et l'Etat de Genève (Sécurité civile), le chef de projet étant M. Sermier. Il est à noter que Zurich a connu une évolution similaire en 2008. Les représentants du personnel (commission du personnel SIS et délégation du personnel SSA) sont associés de manière étroite au projet. Ils participent activement à la majeure partie des groupes de travail. M. Maudet précise enfin que ce projet est relativement complexe, puisqu'il est nécessaire d'intégrer le modèle du SSA dans celui du SIS, avec des horaires et des cultures différentes.

En ce qui concerne l'implantation de la caserne sur le site de l'aéroport, plusieurs études réalisées par des mandataires externes ont été menées. Ce site présente toutes les qualités nécessaires pour un projet de ce type. Les temps de parcours, depuis le site de l'aéroport, respectent en règle générale les recommandations de la Coordination suisse des sapeurs-pompiers, à savoir 10 minutes en zone à forte densité de population et 15 minutes dans les zones à faible densité.

La halle 7 de Palexpo est donc propice à la réalisation d'une caserne à vocation urbaine et aéroportuaire. Le bâtiment contiendra l'administration, le cantonnement, les garages des véhicules, une halle de sport, ainsi que des locaux annexes et la centrale d'alarme). Une dalle doit être créée sur la partie supérieure de la caserne, afin que Palexpo puisse maintenir ses activités. La réflexion porte également sur la rationalisation des centrales d'alarme, avec un projet de collaboration avec la centrale Urgence santé 144.

Cette réaffectation de la halle 7 imbrique donc trois projets, à savoir celui de Palexpo, celui de Genève Aéroport et celui de la Ville de Genève. S'agissant du crédit d'étude, il est convenu que Genève Aéroport et Palexpo participent à hauteur de la moitié du montant du crédit d'étude, à savoir 3,25 millions. Le modèle de la location longue durée a été retenu, avec une échéance calquée sur celle du droit de superficie de l'Etat en faveur de Palexpo. Le coût de la réaffectation complète de la halle 7 se monte à 57 millions HT, étant précisé que ce coût ne comprend pas les aménagements extérieurs et l'adaptation routière sur les itinéraires recommandés pour les interventions, les adaptations de la performance énergétique et les équipements numériques, ainsi que le coût de rachat par Genève Aéroport à Palexpo du bâtiment ou des parts de la propriété par étages concernées.

M. Maudet souhaite que le crédit d'étude soit voté dans le courant de l'hiver 2012. Les prochaines étapes consisteront à finaliser le contrat de prestations avec Genève Aéroport, ainsi qu'à résoudre les problématiques liées aux salaires et aux retraites, dans l'objectif de déposer un projet de délibération au Conseil municipal au printemps 2012. Le budget 2013 inclura donc les impacts liés au projet ConvergenceS.

A noter que l'appellation du nouveau corps de sauvetage sera le Service de protection et de sauvetage de Genève (SPSG), dans le respect de la doctrine qui prévaut au niveau suisse pour des services actifs dans des domaines similaires.

Questions des commissaires

Un commissaire (MCG) demande ce qu'il en est des communes. M. Maudet répond qu'il est nécessaire d'associer les communes à la gouvernance, dès lors qu'elles participent financièrement au projet et au fonctionnement du SIS et à terme du SPSG. Il relève ensuite que les collaborateurs du futur corps seront environ au nombre de 400, soit le plus gros service de la Ville.

Le même commissaire demande si le sauvetage du lac serait aussi unifié. M. Schumacher répond qu'avec cette fusion les sapeurs-pompiers gagneraient une base de départ supplémentaire à Versoix grâce à celle que possède le SSA à cet endroit. Il rappelle alors que la police de la navigation arrête ses activités à 23 h. Il mentionne que cette fusion serait clairement un atout pour le sauvetage sur l'eau.

Le même commissaire pose ensuite plusieurs questions relatives à la coordination, à savoir si les ambulances du SIS sont subordonnées au 144, puis fait remarquer la pertinence de l'unification de la centrale d'alarme 118 et de la centrale d'alarme 144.

M. Maudet répond que les ambulances interviennent en fonction de leur proximité du lieu de l'intervention. Il déclare partager l'avis du commissaire en matière de la création d'une centrale unique 114 et 118. Il ajoute que la Cour des comptes est en train de réaliser un audit sur le dispositif cantonal au niveau sanitaire et que, selon toute vraisemblance, les conclusions devraient confirmer cette vision.

Le même commissaire rappelle ensuite que le SSA nécessite une formation particulière et il demande si tous les pompiers seront mis au même niveau.

M. Maudet répond que depuis 2008, tous les sapeurs-pompiers professionnels sont au bénéfice d'une formation reconnue au niveau fédéral. Il ajoute qu'une interopérabilité totale entre les deux personnels ne serait pas rationnelle. En revanche, la mise en place de formation commune et de passerelles est prévue,

afin d'offrir une souplesse supplémentaire en matière de planification opérationnelle. Les activités liées au domaine aéronautique deviendraient donc une spécialisation à part entière.

Le même commissaire demande quelles sont les grandes différences entre les deux corps.

M. Schumacher répond que les horaires de travail hebdomadaires diffèrent, à savoir que le SSA travaille 40 heures par semaine et le SIS 51 ¼. Il ajoute qu'une des problématiques principales qui a été traitée est celle relative à l'interopérabilité entre les deux personnels, dès lors qu'elle engendrait d'importantes craintes de la part du personnel des deux corps. Cette question a déjà été résolue, après concertation avec l'ensemble des partenaires, y compris les représentants du personnel, par la mise en place d'un nouveau concept opérationnel. Il rappelle par ailleurs qu'un corps uniformé est très attaché à son identité propre, son uniforme et son insigne.

Un commissaire (MCG) remarque ensuite que le coût de l'étude est assez élevé.

M. Mongin répond que le coût de l'étude dépend du montant global de l'opération, à savoir la réaffectation de la halle 7 au profit de trois programmes distincts. L'ordre de grandeur de la future caserne est d'environ 35 millions. Il remarque qu'il est encore impossible de définir pour le moment la répartition des coûts entre les trois partenaires. A titre d'exemple, M. Maudet explique que la prise en charge de la dalle (dont les coûts de construction sont importants) n'a pas encore été définie.

Un commissaire (EàG) demande si la zone d'intervention de cette caserne sera la même que celle de la caserne des Asters.

M. Schumacher acquiesce, sous réserve de quelques modifications mineures.

Un autre commissaire (EàG) demande quelle serait la participation de la France.

M. Maudet répond que les interventions en renfort au profit de la France se font dans le cadre d'échanges de bons procédés, dès lors que chaque pays est souverain sur son territoire. A ce titre, la France n'est pas une partenaire financier du projet.

Le même commissaire demande également ce qu'il en est des CFF.

M. Maudet répond que la contribution des CFF a doublé et se monte actuellement à 200 000 francs. Il ajoute que la Confédération a également augmenté sa participation à 120 000 francs pour les interventions sur le domaine des routes

nationales. Il mentionne qu'il sera nécessaire de renégocier ces participations lorsque le CEVA sera en fonction.

Le même commissaire demande comment ce projet s'inscrit dans les potentialités de renouvellement politique de la Constituante.

M. Maudet répond que l'Etat s'est progressivement retiré de ce domaine et il précise qu'il lui faudrait déposer environ 50 millions pour en prendre la responsabilité. Il ajoute avoir l'avis de M^me^ Künzler sur la question. Il se demande quel serait l'intérêt du Canton pour une reprise des sapeurs-pompiers. Il rappelle qu'en Suisse les pompiers relèvent traditionnellement des communes.

Une commissaire (Ve) demande comment cette question est gérée à Bâle.

M. Maudet estime que Bâle n'est pas intéressé par ce modèle d'intervention et fonctionne avec une partie urbaine et une partie campagne.

La même commissaire demande quelles seraient les répercussions d'une faillite de Palexpo.

M. Maudet répond qu'une société simple sera constituée durera la phase de travaux, puis dissoute. Il ajoute qu'à terme Palexpo se retirera et que le partenaire de la Ville sera Genève Aéroport. Il signale par ailleurs que le Canton est le partenaire majoritaire de Palexpo.

La même commissaire demande pourquoi il n'y a pas de corrélation entre l'aspect démographique et les interventions.

M. Maudet répond que le nombre d'interventions n'indique ni l'importance des sinistres, ni la qualité et le nombre des moyens engagés. M. Schumacher ajoute que le nombre d'interventions dépend largement des intempéries, dès lors qu'un événement naturel peut engendrer plusieurs centaines d'interventions en une seule journée. Il ajoute qu'il faut également considérer les interventions fixes qui augmentent peu à peu et il rappelle que le critère fondamental est celui du temps de parcours. Il ajoute par ailleurs que l'évolution des techniques d'architecture implique des interventions toujours plus complexes nécessitant plus de moyens.

La même commissaire pense toutefois que le nombre d'interventions est un critère important.

M. Maudet répond qu'il est possible de fournir des statistiques complètes à ce sujet.

Séance du 8 décembre 2011

Lors de cette séance, les commissaires ont décidé à l'unanimité de procéder à l'audition d'un représentant du SSA et d'un responsable de l'aéroport. Lors de

la séance du 12 janvier 2012, au cours de laquelle le projet sera voté, les commissaires estimeront que l'audition d'un représentant du SSA, reportée lors de la séance du 15 décembre 2011, sera plus pertinente dans le cadre des discussions sur les futures propositions qui suivront le vote de la proposition PR-933.

Séance du 15 décembre 2011

Audition de M. Candolfi, directeur du service «infrastructure et planification» de l'aéroport en remplacement de M. Gaspoz, directeur de l'aéroport. Est également présent M. Sermier, responsable du projet ConvergenceS.

N.d.l.r.: Un certain nombre de commissaires estimeront que les explications et les réponses aux questions qu'ils se posent sont insuffisantes, du fait qu'elles se situent à un niveau plus technique que politique. De fait, c'est lors de la séance du 24 janvier, où seront auditionnés le magistrat en charge du département concerné et les représentants des communes genevoises, que les commissaires estimeront avoir reçu des explications d'ordre juridique et politique qui leur permettront de voter le projet.

Audition et débat

M. Candolfi s'occupe du plan directeur de Genève Aéroport qui a été adopté par le conseil d'administration avec un horizon à 2025. Ce projet de caserne, commun à l'aéroport et à la Ville de Genève, est un projet gagnant-gagnant pour les deux entités, ainsi que pour Palexpo. Cette réaffectation de la halle 7 permet d'agrandir l'aéroport de 30 000 m^2. Or, la recherche de nouvelles surfaces sur le tarmac est une préoccupation constante pour Genève Aéroport. Il s'agit également d'une opportunité particulièrement intéressante pour la Ville de Genève, au vu des difficultés pour cette dernière à trouver un site pour y loger une caserne.

Un commissaire (MCG) remarque que l'aménagement de la halle 7 permettra de créer une caserne modernisée et un renfort logistique, plus de nouveaux niveaux à l'usage de l'aéroport. Il se demande dès lors si les prémisses des discussions ont évoqué une participation plus importante que le 50% dont il est question.

M. Sermier répond que les coûts liés à la réutilisation des deux niveaux du musée de l'automobile sont marginaux, le gros ouvrage relevant de la caserne elle-même.

A la question d'un commissaire (EàG) sur ce qu'il en serait des redistributions d'espaces et du défunt musée et de ses biens. M. Candolfi répond que les deux niveaux du musée seront utilisés pour des parkings. Quant aux biens de l'ex-musée de l'auto, ils ont été vendus et le musée est actuellement vide.

Une commissaire (Ve) rappelle que les collaborateurs du SSA vont donc devenir des employés de la Ville de Genève. Elle estime qu'il serait intéressant d'avoir des chiffres concernant la masse salariale et la valeur du matériel.

M. Candolfi rappelle que l'aéroport a l'obligation d'avoir des sapeurs-pompiers et il signale que la Ville de Genève est en train de chiffrer les différentes prestations qui seront effectuées au profit de Genève Aéroport. L'aéroport devra également définir le montant de la location de la halle 7 en faveur de la Ville de Genève. En l'occurrence, les deux parties sont fortement interdépendantes.

M. Sermier ajoute qu'il y a deux aspects dans ce projet, le premier relevant de l'infrastructure et le second relevant de la fusion du SIS et du SSA. A ce jour, les problématiques du volet «fusion» du projet ne sont pas encore entièrement réglées, notamment celles ayant trait au contrat de prestations.

Une commissaire (MCG) demande quel est le nombre de m^3 de cette caserne et la taille de l'infrastructure sportive prévue. Elle se demande également ce qui est mis à disposition des sapeurs-pompiers du SSA pour le moment afin qu'ils conservent une bonne condition physique.

M. Candolfi répond que ce sont 60 000 m^3 qui sont prévus. Il précise que des doubles niveaux existeront sur une partie du bâtiment. Quant à la salle de sport, elle fera environ 500 m^2. Le SSA possède une salle de fitness pour le moment, un terrain de basket et de l'espace devant la caserne sur lequel les pompiers font des exercices. Ce projet de salle de sport est une volonté des deux corps.

M. Sermier rappelle que le maintien de la condition physique est une exigence réglementaire pour les collaborateurs du SIS.

Une commissaire (S) signale ensuite que la halle 7 appartient à différents partenaires dont le Canton et la Fondation des parkings. Or, il est dit que la seule possibilité pour la Ville serait de louer ces espaces et que les propriétés par étage sont impossibles. Elle ne comprend pas pourquoi il n'est pas possible d'avoir un droit de superficie.

M. Sermier répond que les conditions juridiques pour la constitution d'un droit de superficie ne peuvent être remplies dans le cas d'espèce du fait de l'impossibilité de définir un volume isolable pour la caserne (le volume de la caserne ne pouvant être distingué des autres ouvrages et le DDP ne pouvant être admis sur une partie d'ouvrage).

M. Candolfi rappelle qu'il conviendra de racheter à Palexpo les surfaces en question.

La commissaire demande alors pour quelle raison c'est Genève Aéroport qui rachète ces surfaces.

M. Candolfi répond que Genève Aéroport a déjà racheté l'ex-musée de l'auto et qu'il devient ainsi copropriétaire d'une partie du bâtiment. Il ajoute qu'il semblait donc plus logique de développer cette démarche et de confier à l'aéroport le rachat du bâtiment.

Un commissaire (EàG) demande quel sera le montant de la location.

M. Candolfi répond que le montant n'est pas encore défini, au même titre que le montant des prestations facturées par la Ville demeure encore inconnu.

Le même commissaire remarque en outre que la part du Canton n'apparaît jamais. Or, il remarque que cette prestation est aussi offerte au Canton. Il relève que les zones d'ombre sont telles que son groupe ne peut pas aller de l'avant. Il pense que des chiffres sur la clé de répartition de la halle 7 sont nécessaires, ainsi que le prix de location, l'aide fournie par l'ACG et les frais induits jusqu'en 2077.

M. Candolfi explique que la direction de l'aéroport est actuellement en train de traiter ces questions. Il ajoute que Genève Aéroport est persuadé que ces questions peuvent se traiter en parallèle du projet d'étude.

M. Sermier rappelle que la défense incendie est une prérogative communale et que c'est pour cette raison que l'ACG participe au financement du SIS, sans intervention de l'Etat.

Un commissaire (UDC) aimerait savoir si les deux corps et les syndicats ont été consultés pour ce projet.

M. Sermier répond que le comité de pilotage a souhaité dès le début mener ce projet de manière participative, en concertation avec les représentants du personnel. Il rappelle que Zurich a conduit un projet de la même envergure sur une période de six mois, sans démarche participative. Or, la méthode choisie a engendré de nombreuses problématiques post-fusion. Dans le cadre du projet ConvergenceS, l'objectif est de traiter le maximum de problématiques en amont plutôt qu'en aval.

Une commissaire (Ve) ne comprend pas pourquoi la clé de répartition ne peut pas être définie préalablement.

M. Candolfi répond que la réparation des coûts entre les différents partenaires est une opération extrêmement complexe. Il ajoute que ce projet est déjà en cours depuis deux ans.

M. Sermier mentionne encore que l'un des buts de l'étude est justement d'analyser la clé de répartition et ces différents éléments.

La même commissaire demande ce qu'est le code CFC.

M. Candolfi répond qu'il s'agit de codes d'architecte.

La même commissaire remarque que les estimations qui seront réalisées permettront donc de définir les participations des uns et des autres.

M. Sermier acquiesce. A titre d'exemple, le cas spécifique de la dalle dont les coûts de réalisation sont importants doit encore être traité et négocié entre les parties. Il rappelle que le débat porte sur la caserne et non sur la fusion. Il mentionne que l'ensemble du projet est complexe avec des questions complexes relatives aux salaires, à la prévoyance professionnelle, etc. Il précise que, dans l'hypothèse où le volet «fusion» ne serait pas mené à terme, la nécessité de trouver un emplacement pour une nouvelle caserne subsiste.

Une commissaire (S) se demande ce que deviendrait la halle 7 si le projet de caserne n'était pas réalisé.

M. Candolfi répond qu'il est possible de faire un terminal, un parking ou un lieu d'exposition.

Un commissaire (UDC) demande si une rétrocession sera possible si l'on se rend compte par la suite que l'un ou l'autre partenaire a trop payé.

M. Sermier répond que la location dépendra de l'investissement des différents partenaires et permettra de faire une balance.

Vote

L'audition du commandant du SSA est reportée. La commission vote l'audition de l'ACG (2 LR s'abstiennent).

Séance du 12 janvier 2012

Audition de M^me^ Elisabeth Böhler, maire de la commune du Grand-Saconnex et membre du Bureau de l'ACG, de M. Alain Rütsche, directeur général de l'ACG, et de M. Pierre Maudet, maire de la Ville de Genève, en charge du département de l'environnement urbain et de la sécurité.

M^me^ Böhler précise qu'elle remplace la présidente de l'ACG. Elle déclare que le projet ConvergenceS lui tient particulièrement à cœur, comme à l'ensemble des communes genevoises. A ses yeux, ConvergenceS est un projet visionnaire et pertinent qui jette les bases de la sécurité de demain. Au départ, il ne s'agissait que de trouver un emplacement pour une nouvelle caserne, celle des Asters ne pouvait plus répondre aux besoins de l'ensemble du Canton, sachant que le SIS est un service de la Ville de Genève auquel les communes genevoises participent. Or, le nord du Canton se développe très rapidement et les infrastructures et les entreprises s'installent, ce qui nécessite bien entendu des services de secours.

Le site de l'aéroport s'est avéré être le meilleur, car il est possible de rejoindre rapidement le centre-ville et les communes de la rive droite. Mme Böhler indique que M. Maudet a fait une présentation le 13 octobre dernier à l'ACG (présentation à laquelle elle n'a pas assisté) dont les échos ont été très positifs. Il s'agit maintenant de construire cette nouvelle caserne dans la halle 7, à côté de l'aéroport. Genève Aéroport et Palexpo sont bien évidemment parties prenantes et les communes le seront aussi par la suite. Elle explique qu'il est pour l'instant question d'un crédit d'étude permettant de porter ce projet plus loin et qu'au moment de la construction des infrastructures les communes investiront aux côtés de la Ville de Genève, sachant que les communes participent déjà au fonctionnement du SIS.

M. Rütsche déclare que ce projet va dans le même sens que le rapport de la Cour des comptes concernant le dispositif genevois en matière d'incendie et de secours. Il estime qu'il y a un message fort à faire passer en plus de tous les messages positifs déjà délivrés: il faut imaginer une évolution future du SIS, qui est amené à se développer aussi à l'extérieur du territoire municipal, ce qui aboutira plus vite qu'on ne le croit à la création d'une structure intercommunale qui permettra de réunir le financement conjoint des communes, de faire des économies au niveau des sapeurs-pompiers volontaires par la recherche de synergies et d'améliorer la cogestion du SIS. Même si la communication a été largement améliorée par M. Maudet quant aux objectifs du SIS, il n'en demeure pas moins que les communes versent 10 750 000 francs sans avoir réellement leur mot à dire en ce qui concerne la gestion du SIS. A un moment donné, il s'agira non seulement de faire participer les communes aux investissements et aux coûts de fonctionnement, mais aussi de poser la question de la gestion partagée du SIS en vue d'un partage des responsabilités. M. Rütsche rappelle que la Ville de Genève joue un rôle essentiel dans les structures intercommunales comme le GIAP, mais que l'on a aussi coutume de dire que qui paie commande, et que si l'on veut requérir un financement à la bonne hauteur il faudra aussi qu'il y ait un partage au niveau des décisions. Il ajoute que ce projet est bien pensé, qu'il répond à des besoins et qu'il est très positif, mais qu'une évolution politique vers la mise en commun des moyens communaux sera nécessaire.

Débat

Un commissaire (EàG) demande à Mme Böhler comme elle perçoit la participation des communes, si elle sera financière, politique ou autre. Il aimerait être certain que la Ville de Genève n'aura pas à assumer toute seule les coûts de construction et de fonctionnement.

Mme Böhler répond que l'on se dirige vers une nouvelle structure qui dépendra d'un montage juridique à déterminer. Les communes participeront activement au

niveau financier, mais elles voudront aussi avoir leur mot à dire. Elle ajoute qu'il y a tellement de structures possibles qu'il est impossible de se prononcer maintenant.

M. Rütsche ajoute qu'il s'agira d'une structure de droit public qui sera 100% publique. Il explique que les quotités financières se calculent de cas en cas et selon plusieurs facteurs. Il cite l'exemple du GIAP. Les crédits d'études sont généralement impactés sur le crédit total et ensuite amortis. Si on demande une participation des communes à la projection de 57 000 000 de francs de l'ordre de 25 000 000 de francs, plus les frais de fonctionnement, la question d'un mot à dire dans la gouvernance de la structure se posera.

M. Maudet déclare qu'il serait inconcevable que les communes ne soient pas sollicitées au moment de la mise en place d'une nouvelle base de départ dans le dispositif des sapeurs-pompiers hors du territoire de la Ville de Genève. Pour le Conseil administratif, il est inenvisageable que la Ville de Genève paie seule cet investissement. La logique veut qu'on demande une participation au Fonds intercommunal, avec des engagements réciproques. Or, par la convention signée, l'ACG s'est engagée à participer à l'investissement en contrepartie d'une réforme des structures et d'une évolution du modèle juridique.

M. Maudet rappelle qu'actuellement les 43 autres communes ne participent pas directement aux investissements du SIS, mais indirectement par le truchement des amortissements. Pour lui, l'intérêt de cette caserne est de faire participer les communes directement à l'investissement. Il explique qu'à travers cette nouvelle structure 100% publique, la Ville s'oblige à ouvrir son mode de fonctionnement en demandant en contrepartie un investissement direct de la part des autres communes. Aujourd'hui le SIS coûte 50 000 000 de francs, dont 30 000 000 de francs pour les interventions (incendies et secours) auxquels les communes participent à hauteur de 10 750 000 francs (environ 35%). Environ 65% des interventions se font sur le territoire de la Ville de Genève pour 35% dans les 43 autres communes. La construction de la nouvelle caserne sera amortie dans le budget de fonctionnement et les communes ne seront sans doute pas d'accord d'augmenter leur participation sans avoir leur mot à dire.

M. Maudet explique qu'il n'a pas été demandé à l'ACG de participer au crédit d'études parce qu'il serait trop long de demander l'accord des 43 autres communes pour lancer l'étude et parce que l'ACG ne participe généralement pas aux crédits d'étude. Il précise que le crédit d'étude est pris en charge par la Ville de Genève et qu'il sera ensuite défalqué de la facture finale. De toute façon, que le projet ConvergenceS se fasse ou pas, il est de la responsabilité de la Ville de créer une nouvelle caserne ailleurs.

Une commissaire (S) rappelle que l'on est dans un modèle qui veut que la répartition des sapeurs-pompiers professionnels ne repose que sur la Ville qui

offre des prestations aux autres communes selon une clé de répartition fort généreuse, étant donné que seules les interventions sont facturées alors que le risque est latent et permanent. Elle estime que l'on pourrait se reposer la question de cette répartition. Personne, certes, n'oserait s'opposer à ce projet sur le fond, mais le problème est de savoir qui prend les risques et à qui cela va rendre service.

Par ailleurs, la commissaire estime nécessaire une clarification sur la composition des membres de la convention et des membres du comité de pilotage, et des rapports que ces entités ou ces personnes ont entre elles, et, d'une manière générale, sur l'ensemble des aspects juridiques relatifs à ce projet. Par ailleurs, elle trouve gênant qu'on base un projet à plus 55 000 000 de francs sur la bonne foi et la simplicité, que les parties s'engagent à s'informer, ce qui lui semble être une évidence, et que la Ville fonde l'unité de projet et en assume les coûts de formation et de recrutement. Elle ajoute qu'elle a vraiment un problème à comprendre que l'ACG s'engage à soutenir le financement du casernement de la nouvelle entité moyennant l'engagement d'un processus de redéfinition du dispositif général d'intervention des sapeurs-pompiers et de sa gouvernance.

La commissaire ne comprend pas que l'on n'ait pas pensé à intégrer dès le crédit d'études une participation de l'ACG, ce qui aurait été rassurant et donnerait une vraie délégation des compétences sur les trois partenaires. Elle entend que l'ACG ne finance pas habituellement les crédits d'étude mais ne comprend pas que l'on n'innove pas pour un projet de cette envergure en imaginant un projet un peu plus juste au niveau de la répartition des coûts dès le départ.

M. Maudet répond que le deuxième paragraphe est extrêmement clair et que l'autre volet du projet consiste à transformer l'actuelle caserne du SSA. Il explique qu'il y a une partie organisationnelle et une partie casernement qui porte sur la localisation et l'ancrage physique sur la rive droite. Il indique qu'il y a trois partenaires dans cette convention, qui jouent un rôle plus ou moins fort selon les volets: sur le volet du casernement, c'est d'abord Genève Aéroport, aujourd'hui propriétaire du SSA, et la Ville de Genève qui sont intéressés. Il ajoute que le projet de construction se fera même si l'ACG en reste à une participation de 10 750 000 francs, parce qu'il est nécessaire d'avoir une nouvelle base de départ. Il explique que, sur le volet touchant au fonctionnement, l'aéroport paiera une prestation selon un contrat de prestations mais sera un partenaire moins fort que l'ACG, étant donné qu'il faudra trouver un accord avec toutes les communes à propos des sapeurs-pompiers volontaires pour refondre l'entier du dispositif des sapeurs-pompiers. Il ajoute qu'à cette occasion l'ACG demande – et c'est bien légitime puisque l'on demandera à terme que les communes participent d'avantage – d'avoir son mot à dire dans la gestion de la structure. Il rappelle qu'au final, c'est le Conseil municipal qui validera le projet et que la convention n'a de sens que pour guider le travail qui sera présenté par le biais d'une proposition sur le fonctionnement. Cette dernière devra faire la démonstra-

tion que, si les dépenses du SIS augmentent, les recettes seront aussi en augmentation en raison du paiement de l'aéroport et de la participation des communes genevoises. Il précise qu'il ne serait pas possible de présenter une convention qui aille plus loin, parce que cela signifierait que le Conseil municipal aurait été court-circuité. Il explique que l'unité de projet fondée par la Ville consiste en un seul salaire qui permet de crédibiliser et de gérer le projet. Il rappelle que la Ville est le pivot de ce double volet. Il rappelle à propos de la générosité de la Ville, qu'il y a aujourd'hui une base légale cantonale qui impose à la Ville de Genève d'assurer les interventions incendies et secours dans tout le canton. Il ajoute que la loi est mal faite et qu'elle ne prévoit aucun mécanisme de financement, ce qui fait que les communes pourraient décider de ne plus payer, ce qui constituerait un clash monumental. Il précise que qu'il aimerait justement avoir l'assurance de la participation obligatoire des communes à l'avenir.

M. Rütsche déclare que certaines communes ont à leur budget un montant dépassant le million comme contribution au SIS et que l'on est dans une structure où l'on paye sans pouvoir donner son avis. Il ajoute qu'il faut voir ce que peut représenter 10 750 000 francs divisés par 270 000 habitants. Il rappelle que les pompiers coûtent cher surtout dans les phases de permanence et que le calcul de la répartition des coûts ne se fait bien évidemment pas sur l'intervention uniquement, mais sur une proportion du coût total du SIS dont sont déduits les frais qui ne concernent pas directement la défense incendie (ambulances, etc.). Il rappelle qu'il est très important de parvenir à maintenir une solidarité entre les communes à l'échelle du canton, car il serait injuste par exemple de pénaliser la commune qui a des citernes sur son territoire. Il ajoute qu'il n'y a jamais de garantie absolue, mais que si l'on devait régler tous les problèmes immédiatement et créer la structure avant d'avoir les crédits, on n'aurait toujours rien dans dix ans. Il rappelle qu'au moment de la facture finale, il y aura une participation des communes au crédit d'étude mais que l'on est aujourd'hui au défi d'intégrer mieux les communes dans la gouvernance du SIS. Il ajoute qu'il est confiant dans cette étape nécessaire parce qu'il y a des besoins et qu'il est de plus en plus difficile de recruter des sapeurs-pompiers volontaires.

M[me] Böhler confirme que certaines communes commencent à demander des comptes.

La commissaire déclare qu'elle comprend mieux. C'est également le cas d'un commissaire (MCG) qui comprend mieux que cela se passe en deux temps: la Ville commence par être le bailleur de fonds, avant qu'une structure intercommunale soit mise en place.

Le même commissaire soulève la question des différences à prendre en compte entre le SIS et le SSA (action, salaire, formation, etc.) et demande ce qui sera diminué et ce qui sera augmenté.

M. Maudet répond que les discussions sont très avancées en vue du dépôt d'une proposition au printemps, étant donné qu'il ne faut pas rater le slot du budget 2013. Il rappelle qu'il y a notamment des questions de retraite (65 ans au SSA, 57 ans au SIS), de nombre d'heures par semaine (40 heures au SSA, 51 ¼ heures au SIS) et de logiques de travail différentes. Beaucoup de choses se font déjà ensemble (par exemple au niveau sanitaire). Un nouveau concept opérationnel a été établi pour lequel il conviendra de déterminer jusqu'à quel point on peut rendre interopérables les pompiers de l'aéroport et ceux de la Ville. Il précise qu'il n'est pas rationnel de l'être à 100% parce que cela nécessiterait des compléments de formation extrêmement importants. Il ajoute que la discussion avec les partenaires sociaux est en cours et qu'il souhaite pouvoir faire la démonstration que l'aéroport paiera bien les sommes dues pour les prestations fournies en fonction des normes internationales.

Le même commissaire demande à M^me^ Böhler si la participation de la commune du Grand-Saconnex, qui bénéficiera directement de la présence de la nouvelle caserne, sera plus importante que celle des autres communes.

M^me^ Böhler répond que la commune bénéficie des avantages et des inconvénients de l'aéroport et que les questionnements sont les mêmes que dans les autres communes. Elle ajoute que le lieu où la caserne est basée n'est pas un critère.

M. Maudet précise que ses interlocuteurs sont l'ensemble des communes.

Un commissaire (UDC) aimerait savoir si les deux corps concernés par la fusion ont été consultés, parce qu'il est très important de préserver l'esprit de corps, sans quoi on risque de rencontrer des problèmes d'efficacité sur le terrain. Il n'envisage pas des grilles salariales différentes pour ces deux corps et demande si on se dirige vers une augmentation des coûts de fonctionnement en raison d'un alignement des salaires. Il ajoute que l'on envisage de mettre en commun du matériel et des hommes et qu'on sait bien qu'il y a toujours trop de matériel et trop d'hommes quand il n'y a pas de problème, mais que ce n'est plus le cas lorsqu'il y a des problèmes. Il demande si l'on est certain que les normes sécuritaires seront assurées en cas de problèmes majeurs, compte tenu des exigences fixées par l'aéroport. Il remarque encore ce qui se passe actuellement avec la puissance d'un syndicat de fonctionnaires uniformés qui sont quasiment devenus ingouvernables et demande si, en constituant un corps plus important que ceux qui existent maintenant, on ne risque pas de se retrouver à nouveau avec un corps uniformé ingouvernable et une nouvelle diminution de la sécurité à Genève.

M. Maudet rappelle qu'en arrivant à la tête de son département il y a quatre ans il y avait une commission du personnel très forte qui n'était pas toujours à sa place. Il rappelle qu'il y avait à l'époque un statut du personnel spécifique au SIS, différent de celui des autres fonctionnaires de la Ville, et qu'il a été réformé. Il rappelle que les sapeurs-pompiers attirent la sympathie et que

c'est une profession uniformée prestigieuse, et qu'il n'a pas été facile dans le contexte laissé par son prédécesseur de remettre les gens à leur place. Il déclare qu'il travaille très bien avec la commission du personnel qui relève d'un syndicalisme très corporatiste, que c'est une commission avec laquelle on peut travailler et qui n'est pas du tout dans un état d'esprit revendicatif. Il propose à la commission de l'auditionner lors de l'étude de la proposition qui sera déposée au printemps. Il confirme que les sapeurs-pompiers participent activement au projet, sont conscients de la nécessité d'avancer et souhaitent voir ce projet aboutir, même s'il est parfois nécessaire de revoir des tabous comme la question de l'horaire (12 ou 24 heures) et s'il y a de vrais enjeux culturels sur le fonctionnement. M. Maudet déclare qu'il n'y aura qu'un régime de salaire, qui sera vraisemblablement celui de la Ville puisqu'il n'y a pas de structure intercommunale pour le moment et qu'il s'agit d'intégrer à l'horizon 2013 une centaine de personnes, mais avec la facturation au prix coûtant de la prestation à l'aéroport. Il ajoute qu'il n'est pas question de recréer un statut particulier pour les sapeurs-pompiers. M. Maudet déclare qu'a priori ni le matériel ni les hommes ne seront réduits, mais qu'il y aura une mutualisation. Le nouveau corps offrira ainsi une capacité opérationnelle renforcée, propre à faire face à des événements majeurs (plan Osiris) ou particuliers.

M[me] Böhler précise que l'aéroport est en catégorie 9 (normes OACI), ce qui l'oblige à respecter des normes très précises. Elle ajoute par exemple que les sapeurs-pompiers doivent être en trois minutes au pied de l'avion et qu'un nombre minimum de pompiers doit être stationné en permanence. Dès lors, le projet n'engendrera aucune perte en termes de sécurité.

Un commissaire (EàG) constate que cela marque à terme la disparition des sapeurs-pompiers volontaires.

M. Maudet répond qu'au-delà d'un attachement atavique les sapeurs-pompiers volontaires sont nécessaires et très importants, quand bien même leur rôle est subsidiaire. Il rappelle que les employeurs sont de moins en moins compréhensifs pour libérer leurs employés durant le temps de travail et que les réalités sociétales font qu'il est de plus en plus difficile de recruter des pompiers volontaires. Il déclare que la fusion pourrait même conduire à un renforcement des sapeurs-pompiers volontaires à condition qu'ils évoluent, mais qu'il serait absurde de conserver 45 corps de pompiers volontaires.

M. Maudet ajoute, pour répondre à une question précédente, que l'Etat est l'instance de surveillance, ce qui explique qu'il fasse partie du comité de pilotage puisqu'il doit valider les concepts, mais qu'il est aussi normal qu'il ne soit pas partie prenante aux négociations à ce stade.

Le même commissaire ne voit pas pourquoi les communes seraient plus tard moins enclines à intervenir de manière inopportune dans la gestion.

M. Maudet répond qu'il y a aujourd'hui une situation de fait, à savoir une contribution à hauteur de 10 750 000 francs avec des communes qui se tiennent coites et que la situation va évoluer. Il précise que ce qu'il craignait était une intervention dans le cahier des charges au stade de l'élaboration de l'étude. Il rappelle que l'on a des partenaires de bonne foi et que l'ACG a été présente à chaque fois qu'il a fallu engager le Fonds d'investissement pour aider la Ville. Sur la base de la convention, des engagements oraux et des déclarations médiatiques, il sait que les communes participeront à cette réalisation.

M. Gauthier demande si l'aéroport, qui n'est pas public, sera représenté dans la structure intercommunale.

M. Maudet répond que l'aéroport n'est pas codécideur et qu'il y a vraiment une logique de prestation envers l'aéroport.

Un commissaire (S) déclare qu'il s'agit d'une mission déléguée à la Ville par le Canton et demande pourquoi avoir constitué une société simple à capital public et pas un service cantonal. Il considère que l'on crée une structure bancale sans oser créer une structure cantonale. Il demande pourquoi cette entité ne créerait pas un service public.

M. Maudet répond que la société simple a été créée uniquement pour la conduite du chantier selon une procédure ordinaire lorsqu'il y a plusieurs partenaires et qu'elle a pour but l'étude et la réalisation, en offrant la possibilité de se concerter pour se mettre d'accord sur le maître d'œuvre. Il précise que la société simple n'a aucun lien avec le fonctionnement du futur corps de pompiers qui reste un service public de la Ville de Genève. Il ajoute qu'il est envisagé dans un second temps de faire évoluer la structure. Il ajoute que pour cantonaliser il faudrait déjà que l'Etat soit acheteur non seulement du fonctionnement, mais aussi des actifs, mais qu'il n'en a pas les moyens.

M. Rütsche résume la situation: la Ville avec 44% de la population a un budget de 1 100 000 000 de francs, alors que les autres communes avec 56% de la population ont un budget de 700 000 000 de francs. Certes, il y a quelques communes riches, mais elles sont peu peuplées, la plupart des autres communes étant beaucoup moins riches que la Ville. Il ajoute qu'il est important d'expliquer aux 44 communes qu'en se mettant ensemble elles sont plus efficaces et meilleur marché.

Une commissaire (S) rappelle qu'on lui a répondu que, pour des raisons juridiques, il n'était pas possible d'avoir des sous-locataires à un droit de superficie et demande pourquoi on n'achèterait pas le terrain alors que la Ville va installer un de ses services.

M. Maudet répond que l'Etat est propriétaire à travers l'aéroport, et maintenant Palexpo, et qu'il a une logique de maîtrise de l'ensemble d'un bâtiment qui

a plusieurs couches (une sorte de PPE). M. Maudet ajoute qu'il se serait battu si l'on avait été dans une logique de caserne sur terrain nu, car il était favorable à un modèle de droit de superficie. Il explique qu'avec un bail de très longue durée annoté au Registre foncier, la garantie est totale.

La commissaire trouve curieux d'avoir un client auquel il faudra payer un loyer.

M. Maudet répond que le contrat de prestations qui sera présenté au printemps devra inclure tous ces éléments et que Genève Aéroport est en train d'évaluer les actifs du SSA. Il précise que l'on louera les locaux, mais pas les véhicules. Il rappelle que la dalle divisant la halle en deux devra être payée et explique que la Ville et les communes pourraient la payer via le crédit de réalisation ou que l'on pourrait, dans une logique de location, demander à l'aéroport de la payer, ce qui diminuerait d'autant le prix de la caserne tout en augmentant incidemment la location. Il ajoute qu'il y a d'une part une compensation de créances de l'ordre de l'investissement lors de la réalisation de la caserne et d'autre part une compensation en termes de fonctionnement avec le contrat de prestation et le contrat de location.

Un commissaire (UDC) demande si, en regroupant les deux services, chaque détachement gardera ses spécificités.

M. Maudet répond que l'interchangeabilité totale n'est ni possible ni souhaitable parce qu'il y aurait trop de formations et de rattrapages à faire, que cela aurait un coût monstrueux et que cela mettrait en péril le fonctionnement du dispositif de sécurité. Il rappelle qu'il existe un brevet fédéral de sapeur-pompier avec un tronc commun et deux filières et que l'on se dirige vers la plus grande interopérabilité possible. Il ajoute qu'il y a cependant de plus en plus de spécificités. Il cite l'exemple des pompiers spécialistes grutiers qui doivent avoir 1 à 2 heures d'exercice sur grue par jour et explique qu'il n'y a pas suffisamment de grues pour que tous les pompiers s'entraînent. Il ajoute que les pompiers d'aviation voient d'un très bon œil la possibilité de sortir de la caserne de l'aéroport pour intervenir sur des cas plus basiques.

Discussion, prises de positions et vote de la commission

Le commissaire MCG confirme l'enthousiasme de son parti pour ce projet d'envergure et déclare avoir eu toutes les réponses pour approuver ce crédit d'étude. L'audition du SSA pourra être reportée au moment de l'étude de la prochaine proposition puisqu'il s'agit maintenant de lancer ce projet essentiel pour la sécurité qui donnera encore lieu à nombre de discussions. Il ajoute qu'il est important de tenir compte de la difficulté de mettre toutes les communes d'accord. Il croit qu'il est primordial de montrer unanimement que ce projet est fantastique.

Pour le commissaire des Verts, les explications ont été convaincantes et le parti soutiendra ce crédit d'étude. Une audition supplémentaire n'aurait guère de sens à ce stade. Le commissaire observe que ce projet tient compte du fait que la ville de Genève grandit et que cette caserne pourrait très bien s'insérer dans un projet d'agglomération. On va gagner en qualité d'intervention mais aussi en qualité de vie au centre-ville.

La commissaire socialiste déclare que, si son groupe avait été déçu par l'audition du représentant de l'aéroport, les explications de ce soir ont clarifié de nombreux points et le Parti socialiste votera ce crédit d'étude. Il s'agit d'un beau projet qui est important pour la sécurité de l'ensemble du territoire et qui s'inscrit bien dans un projet d'agglomération. La commissaire ajoute que son groupe a bien compris que la prise de risque du crédit d'étude que la Ville financerait avec l'aéroport sera redistribuée au moment du montage du crédit d'investissement.

La présidente précise qu'il était difficile pour les représentants de l'aéroport de répondre à des questions politiques. Elle déclare qu'Ensemble à gauche est prêt à voter ce projet, mais en s'inquiétant de la restructuration des sapeurs-pompiers volontaires.

La commissaire LR votera ce projet parce que le parti a confiance dans les démarches de son magistrat. Il s'agit d'une avancée importante pour sortir d'un certain esprit de clocher et il faut espérer que cette manière de faire inspirera d'autres initiatives notamment en matière culturelle.

Le commissaire UDC partage largement les propos des autres commissaires. Ce projet est intelligent et bien fait et on peut aller de l'avant avec confiance. L'UDC soutiendra ce projet.

La commissaire DC déclare que le PDC était déjà convaincu par ce projet qui propose un travail dans l'anticipation, qu'il souhaite le voir aboutir et qu'il le soutiendra.

La présidente soumet au vote la proposition PR-933, qui est acceptée à l'unanimité des commissaires présents.

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 brut de 6 500 000 francs destiné aux études pour la construction d'une nouvelle caserne de sapeurs-pompiers en rive droite, en bordure du site aéroportuaire, dans la halle 7 située à la route des Batailleux 3/Voie-des-Traz 40 sur la commune du Grand-Saconnex, dont à déduire la participation de 3 250 000 francs de Genève Aéroport et Palexpo, soit un montant net de 3 250 000 francs.

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 6 500 000 francs.

Art. 3. – Si l'étude est suivie d'une réalisation, la dépense ajoutée à celle de la réalisation sera amortie sur la durée d'amortissement de la réalisation. Sinon l'étude sera amortie en 5 annuités.

Annexes:

– support de présentation à la CSDOMIC du 24 novembre 2011
– convention entre Genève Aéroport, l'ACG et la Ville de Genève
– composition du comité de pilotage du projet ConvergenceS

Présentation à la CSDOMIC
24.11.2011

Plan de la présentation

1. Généralités
2. Éléments de contexte
3. Organisation du projet
4. Volet «Fusion»
5. Volet «Infrastructures»
6. Prochaines étapes (nov. 2011 – déc. 2012)
7. Questions

1. Généralités

Objectifs du projet

1. Créer une entité professionnelle unique dans le domaine du sauvetage sur la canton de Genève au 1er janvier 2013.
2. Concevoir et réaliser une caserne fonctionnant 24h/24 dans le secteur de l'aéroport, afin de garantir les secours :
    a. au niveau aéroportuaire;
    b. au niveau urbain (canton de Genève).

Convention entre ACG, GVA et VdG

- Projet ConvergenceS : convention tripartite entre ACG, GVA et VdG
- Engagement de l'ACG à soutenir financièrement le casernement de la future entité, moyennant l'engagement d'un processus de redéfinition du dispositif général d'intervention des sapeurs-pompiers (intégration des volontaires) et de sa gouvernance

NB. L'Etat est actuellement dans un processus de repositionnement de ses activités en matière d'incendie et de secours, et est appelé à exercer son rôle d'autorité de haute surveillance tel que défini dans la législation cantonale (F 4 05 et F 4 05.01).

Dimensions du projet

Projet à dimensions multiples :

- échelle Ville de Genève
  - intégration de nouveaux collaborateurs (SSA) au sein de l'administration municipale
  - augmentation des actifs immobilisés (véhicules et matériels d'intervention)
  - contrat de prestations avec GVA
- échelle cantonale, voire extra-cantonale
  - projet inscrit dans le programme de législature du Conseil d'État 2010-2013
  - redéploiement du dispositif opérationnel en matière de sauvetage
  - première étape dans une réflexion plus large portant sur l'ensemble du dispositif genevois du secours incendie
  - collaboration avec le canton de Vaud et départements de l'Ain et la Haute-Savoie (aspects aéronautiques)

Rapport de la Cour des comptes (mai 2011)

Projet ConvergenceS :

- portée majeure sur le dispositif genevois en matière d'incendie et de secours
- première étape d'un projet portant sur l'ensemble du dispositif d'intervention (sapeurs-pompiers professionnels et volontaires)

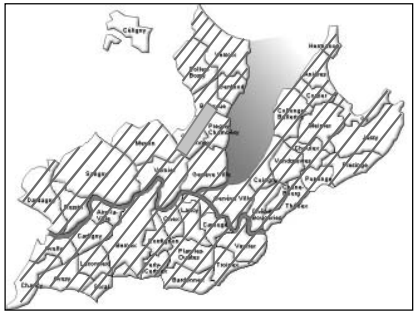
2. Éléments de contexte

Contexte du projet (1)

Situation actuelle :

Secteurs d'intervention des deux corps de sapeurs-pompiers professionnels différents.

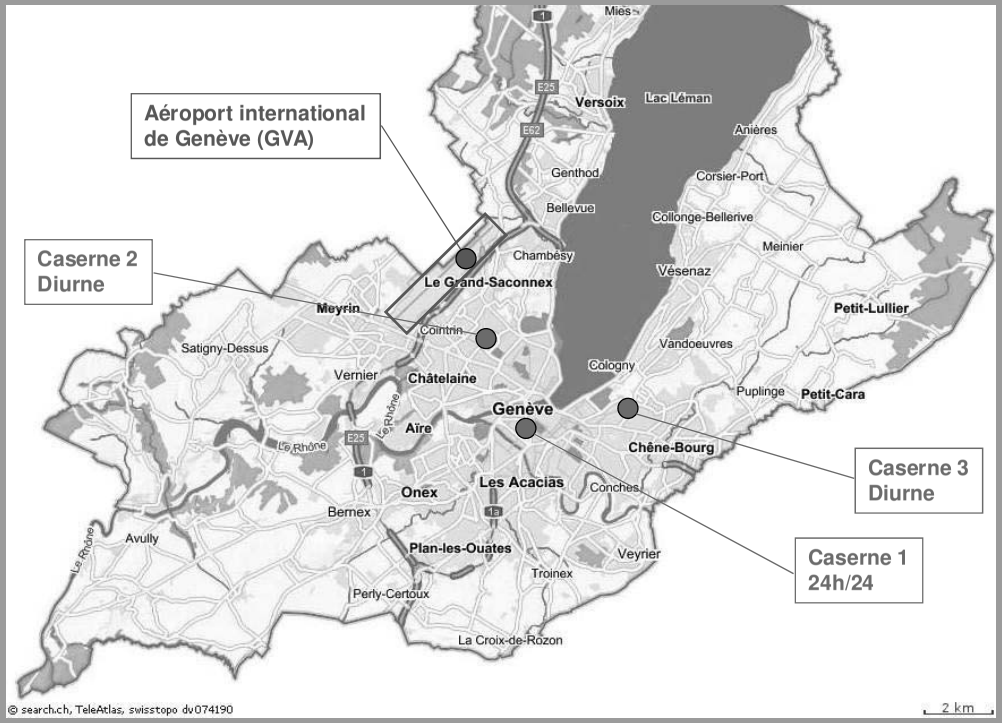
Service d'incendie et de secours de la Ville de Genève (SIS)



Service de sécurité de l'Aéroport international de Genève (SSA)

Contexte du projet (2)

Bases de départ actuelles (sapeurs-pompiers professionnels + sanitaire)

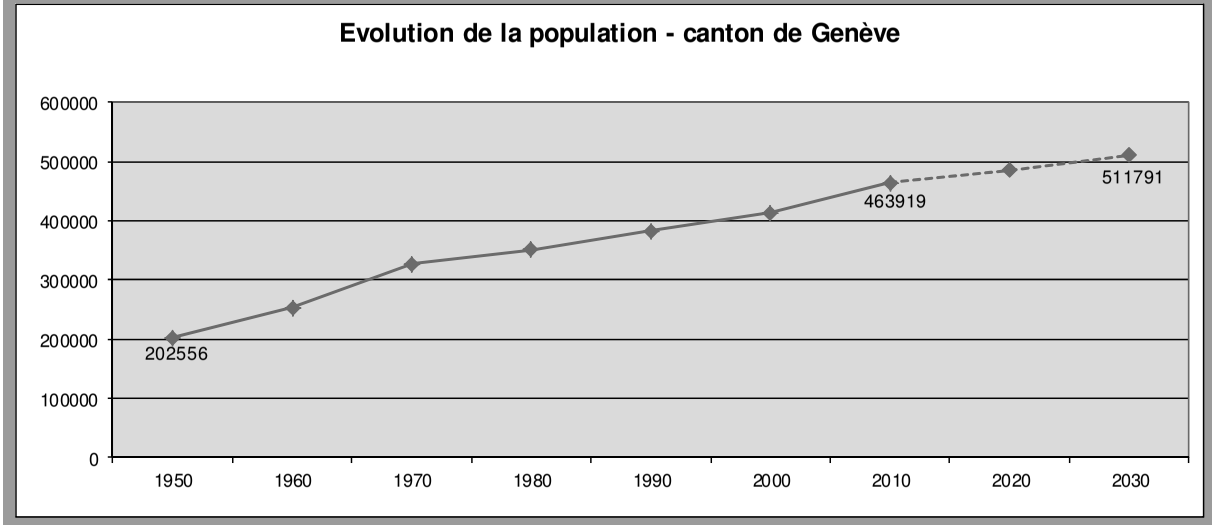


Contexte du projet (3)

- Etat de situation de la caserne 2 (Asters) :
  - Vétuste
  - Equipements et surfaces à disposition faibles
  - Contraintes en matière de circulation élevées
  - Implantation dans un complexe immobilier

Contexte du projet (4)

- Nécessité de redéfinir les bases de départ du SIS en raison :
  - du développement urbanistique et démographique

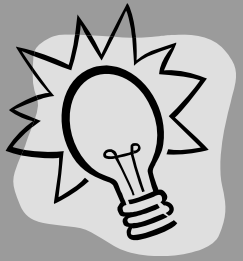


Source : Office cantonal de la statistique

Contexte du projet (4)

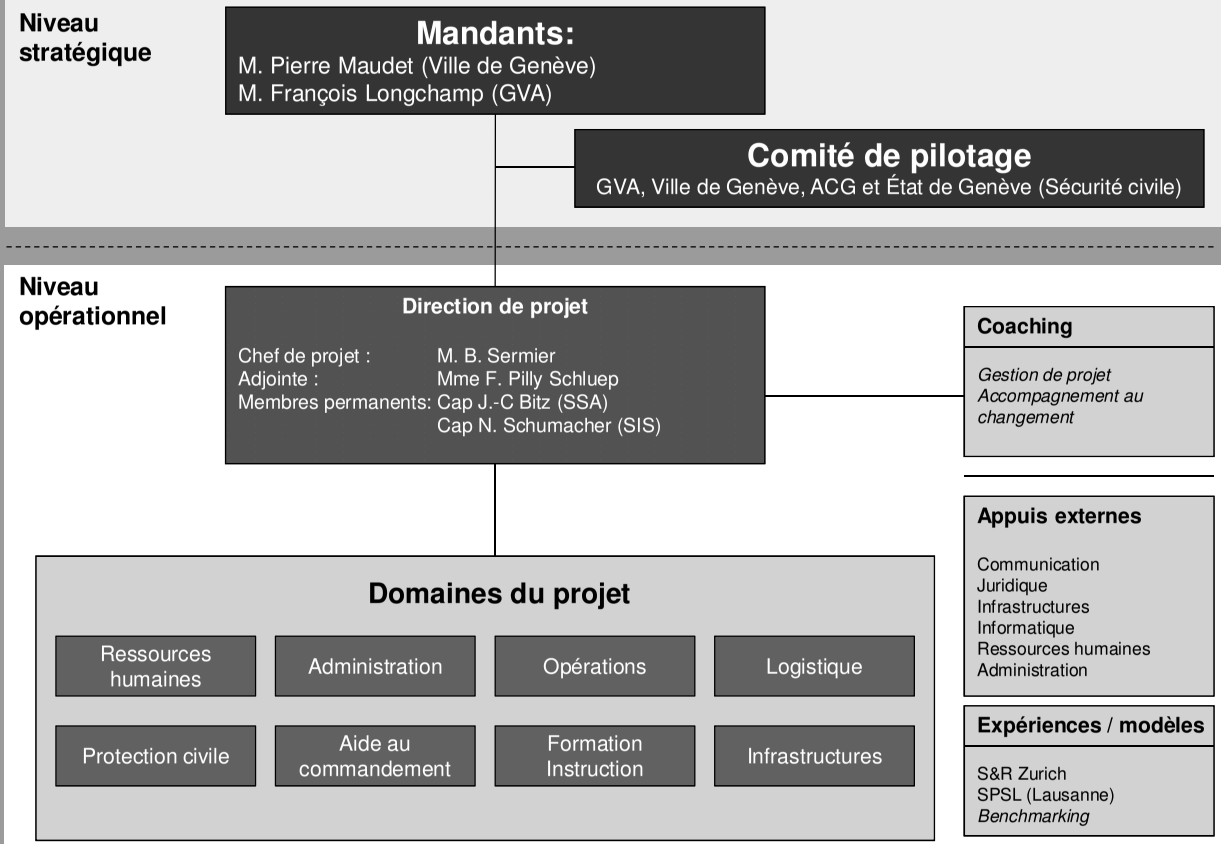
- Nécessité de redéfinir les bases de départ du SIS en raison :
  - du développement urbanistique et démographique
  - du développement de l'industrialisation des zones périphériques (plus particulièrement sur la rive droite)
  - des contraintes en matière de circulation routière dans la zone urbaine

Contexte du projet (5)



- Créer une nouvelle base de départ sur le territoire aéroportuaire
- Fusionner les deux corps afin de favoriser au mieux les synergies

3. Organisation du projet


Niveau stratégique
Mandants:
M. Pierre Maudet (Ville de Genève)
M. François Longchamp (GVA)
Comité de pilotage
GVA, Ville de Genève, ACG et État de Genève (Sécurité civile)
Niveau opérationnel
Direction de projet
Chef de projet : M. B. Sermier
Adjointe : Mme F. Pilly Schluep
Membres permanents: Cap J.-C Bitz (SSA)
Cap N. Schumacher (SIS)
Coaching
Gestion de projet
Accompagnement au changement
Appuis externes
Communication
Juridique
Infrastructures
Informatique
Ressources humaines
Administration
Expériences / modèles
S&R Zurich
SPSL (Lausanne)
Benchmarking
Domaines du projet
Ressources humaines
Administration
Opérations
Logistique
Protection civile
Aide au commandement
Formation Instruction
Infrastructures

4. Volet «Fusion»

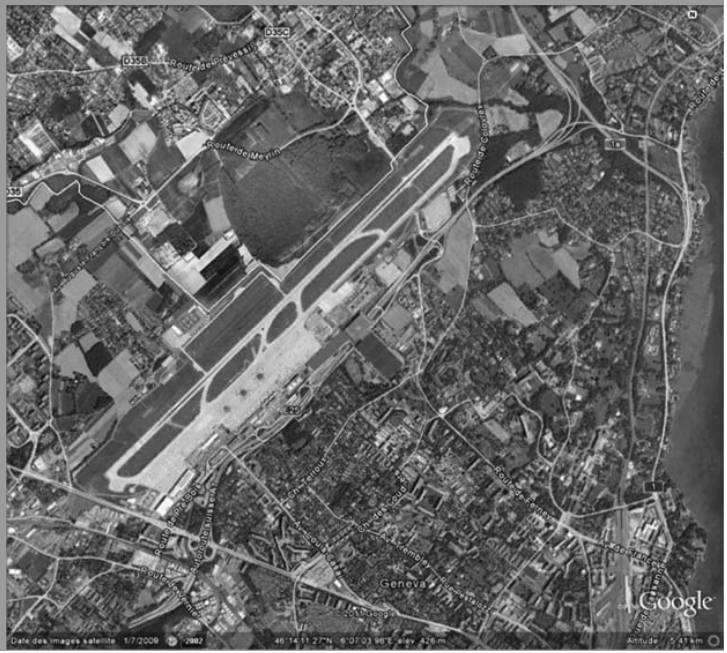
Volet «Fusion» du projet

- Processus de collaboration avec les organisations représentant le personnel des deux corps établi et accepté par toutes les parties
- Démarche participative, avec intégration de représentants du personnel dans la majeure partie des groupes de travail
- Rédaction d'un projet de délibération auprès du Conseil municipal intégrant tous les paramètres du volet fusion (printemps 2012)

5. Volet «Infrastructures»

Réalisé à ce jour

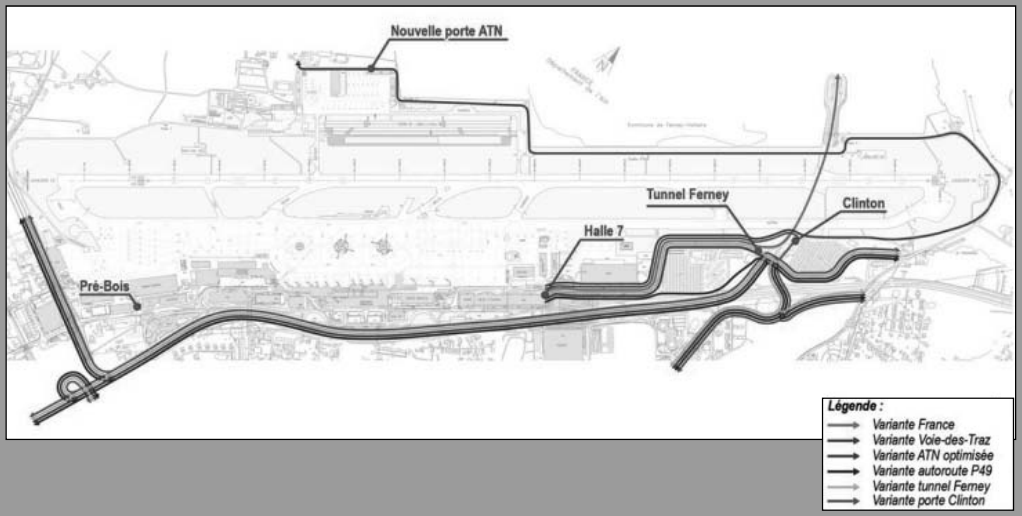
1. Etude d'accessibilité – zone aéroportuaire
2. Etude de faisabilité d'une caserne – réaffectation de la Halle 7 de Palexpo



Etude d'accessibilité

⇨ menée par le bureau d'ingénieurs Citec

⇨ 13 variantes étudiées (10 depuis bâtiment ABT + 3 depuis halle 7)



Etude d'accessibilité - conclusions provisoires

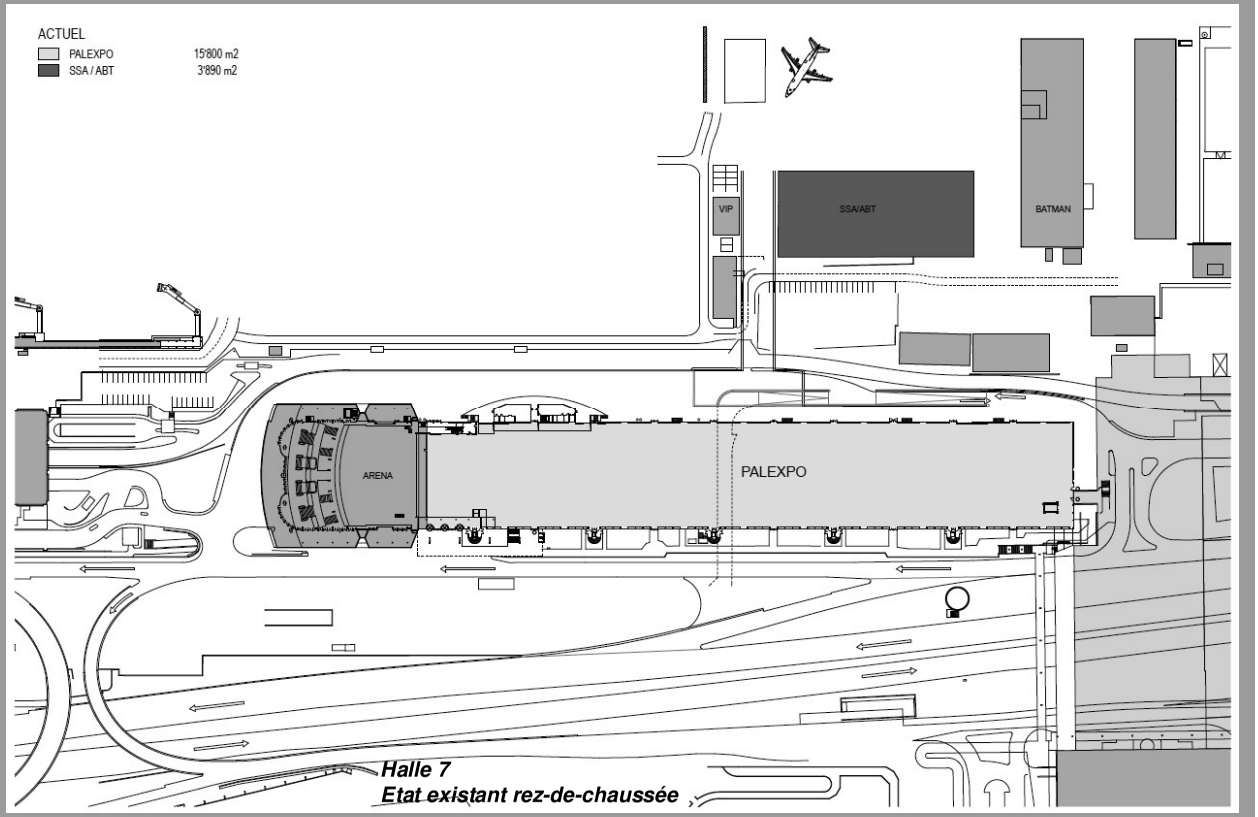
- ☑ Site GVA propice à la construction d'une caserne à vocation urbaine (moyennant la réalisation ou l'adaptation d'infrastructures)
- ☑ Temps de parcours répondant en règle générale aux recommandations de la Coordination suisse des sapeurs-pompiers
- ☑ Nécessiter d'améliorer la circulation des véhicules d'urgence par la mise en place de mesures d'accompagnement (étude complémentaire en cours et accord des autorités compétentes à obtenir)

Réaffectation de la Halle 7 - Palexpo

- Projet de partenariat avec Palexpo SA et Genève Aéroport
- Réaffectation d'une partie de la Halle 7 de Palexpo
- Etude de faisabilité terminée

Etude de faisabilité - conclusions

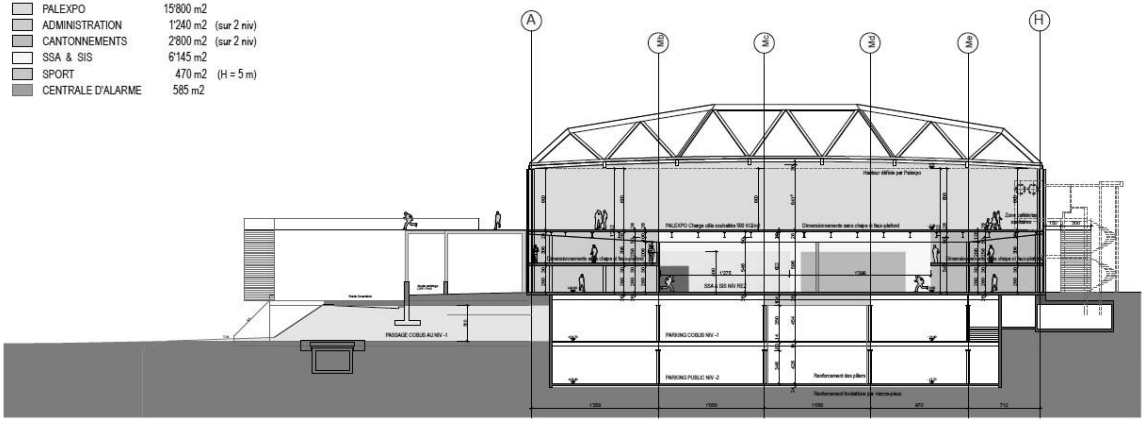
- ☑ Halle 7 propice à la construction d'une **caserne à vocation urbaine et aéroportuaire**
- ☑ Permet de combiner les programmes d'occupation de la Halle 7 de :
  - ☑ Palexpo SA : redistribution des surfaces d'exposition
  - ☑ Genève Aéroport
    - un parking Cobus au niveau -1
    - un nouveau parking passagers d'environ 150 places au niveau -2
  - ☑ Ville de Genève



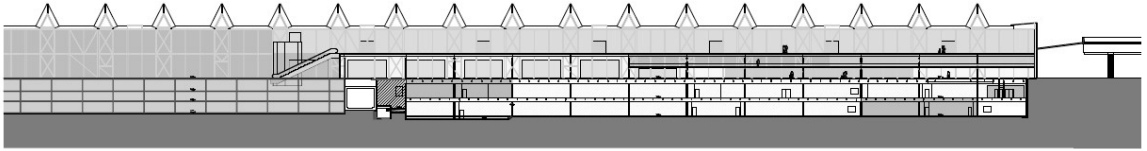
Halle 7
Etat existant rez-de-chaussée

COUPES SUR SCENARIO OPTIMISE

PALEXPO	15'800 m2	
ADMINISTRATION	1'240 m2	(sur 2 niv)
CANTONNEMENTS	2'800 m2	(sur 2 niv)
SSA & SIS	6'145 m2	
SPORT	470 m2	(H = 5 m)
CENTRALE D'ALARME	585 m2	



COUPE PASSAGE COBUS



COUPE LONGITUDINALE

PR caserne Halle 7

La caserne investira une partie de la Halle 7 et réunira :

- les locaux de l'administration
- les locaux de cantonnement
- les garages des véhicules des sapeurs-pompiers aéroportuaires et urbains
- une halle de sport pour le maintien en condition physique des sapeurs-pompiers
- divers locaux annexes comme les dépôts et les vestiaires
- la centrale d'alarme

PR caserne Halle 7

- Demande de crédit d'étude de **CHF 6'500'000.-**, dont à déduire la participation de CHF 3'250'000.- de Genève Aéroport et Palexpo
- Imbrication des trois programmes (Genève Aéroport, Palexpo et Ville de Genève) : implique des formes particulières de partenariat
- Conditions de mise à disposition : **location de longue durée** (contrat de bail de Genève Aéroport au profit de la Ville de Genève annoté au registre foncier)

PR caserne Halle 7

Estimation des coûts selon code CFC

CFC	Libellé	Francs
29	Honoraires	
291	Honoraires architecte	3’600’000
292	Honoraires ingénieur civil	700’000
296	Honoraires ingénieur CVSE	700'000
296	Honoraires ingénieur géomètre	60'000
297	Honoraires prestations spécifiques (aménagements routiers et étude de besoins en matière de systèmes d’information et de communication, liaisons numériques)	250’000
299	Honoraires expertises	400'000
5	Frais secondaires et comptes d’attente	
51	Autorisations, taxes	20'000
52	Echantillons, maquettes, reproductions, documents, information, plaquette	20'000
56	Autres frais secondaires	300'000
	COUT TOTAL DE L'ETUDE HT	**6’050’000**
	Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) 8 %	484’000
	TOTAL DU CREDIT D'ETUDE DEMANDE TTC	**6’534’000**
Arrondi à		**6’500'000**

Mise en œuvre du projet

- Forme de partenariat : **société simple** regroupant Genève Aéroport, Palexpo et Ville de Genève
- Estimation sommaire des coûts de transformation de la Halle 7 : **CHF 57'000'000.- HT** (hors aménagements extérieurs et routiers, adaptation de la performance énergétique au réseau à distance Genève Lac Urbain et équipements numériques et ceux spécifiques à la centrale d'alarme)

6. Prochaines étapes (nov. 2011 – déc. 2012)

Prochaines étapes (nov. 2011 – déc. 2012)

1. Vote par le Conseil municipal de la Ville de Genève du crédit d'étude relatif à la construction de la caserne Halle 7 (hiver 2012)
2. Finalisation du contrat de prestations GVA – Ville de Genève (mars 2012)
3. Présentation du volet «Fusion» au Conseil municipal de la Ville de Genève (printemps 2012)

Questions ?

Convention entre

la Ville de Genève,
l'Aéroport international de Genève
et l'Association des communes genevoises

liée au projet ConvergenceS

1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de décrire succinctement les règles entre les parties signataires durant la période de transition liée au projet ConvergenceS.

Le projet ConvergenceS consiste en la fusion des services d'incendie et de secours (SIS) de la Ville de Genève (VG) et de sécurité de l'aéroport (SSA) international de Genève (AIG). Cette nouvelle entité fonctionnera sous l'égide de la VG. L'autre volet du projet consiste a transformer l'actuelle caserne du SSA en utilisant la totalité du bâtiment "ABT" à l'AIG pour en faire une caserne 24/24 heures servant les besoins de l'aéroport et des sapeurs pompiers professionnels (SPP).

La présente convention peut être modifiée sur demande de la majorité des parties signataires. Elle s'éteindra à la fin du projet ConvergenceS ou sur demande de la majorité des parties signataires.

2. Obligations

La simplicité et la bonne foi forment le socle de la présente convention.

Les parties signataires s'engagent à s'informer mutuellement dès la survenue d'un événement en lien avec la présente convention et/ou le projet ConvergenceS

La VG s'engage à fonder l'unité de projet du projet ConvergenceS et à en assumer les coûts de recrutement et de fonctionnement.

L'AIG sera facilitateur et partenaire du projet ConvergenceS. En outre, il assumera l'entretien du SSA et ses investissements liés jusqu'à ce que la nouvelle entité de SPP soit réalisée.

L'ACG s'engage à soutenir le financement du casernement de la nouvelle entité moyennant l'engagement d'un processus de redéfinition du dispositif général d'intervention des sapeurs pompiers (intégration des volontaires) et de sa gouvernance.

3. Actions

Un comité de pilotage (CoPil) supervisera les opérations relatives au projet ConvergenceS. Sa composition sera analogue au CoPil existant. Un représentant de la Sécurité civile cantonale (SC) sera intégré au CoPil.

Une information claire et régulière sera dispensée aux commissions des personnels des SIS et SSA durant toute la durée du projet. De manière générale, l'information sera un domaine particulièrement soigné.

Durant la phase de transition, les SIS et SSA adopteront de nouvelles procédures conjointes pour le recrutement de leurs nouveaux cadres respectifs, dans la perspective d'optimiser le fonctionnement de la future nouvelle entité placée sous l'égide de la VG.
De même, les SIS et SSA adopteront de nouvelles procédures pour choisir et acquérir conjointement leurs véhicules et équipements lourds, dans la même perspective.

Les SIS et SSA s'emploieront à harmoniser concrètement la formation de base et continue de leurs personnels. En outre, les échanges de personnel sous forme de stages seront intensifiés.

Fait à Genève en quatre exemplaires[1], le 20 janvier 2010 / LH

Pour l'ACG	Pour la VG	Pour l'AIG
Jean-Marc Mermoud	Pierre Maudet	François Longchamp
Conseiller administratif à Pregny-Chambésy	Conseiller administratif en Ville de Genève	Président du Conseil d'Etat
Président de l'ACG		Président du Conseil d'administration de l'AIG

[1] 2 VG, 1 AIG, 1 ACG

convergenceS

Composition du Comité de pilotage du projet ConvergenceS

Ville de Genève

M. Pierre Maudet, Maire de la Ville de Genève, Conseiller administratif en charge du Département de l'environnement urbain et de la sécurité
Mme Simone Irminger, Directrice du Département de l'environnement urbain et de la sécurité
M. Vincent Moreno, chef du service et commandant du Service d'incendie et de secours (SIS)

Genève Aéroport (GVA)

M. François Longchamp, Président du Conseil d'administration de GVA
M. Robert Deillon, Directeur général de GVA
Cap Jean-Claude Bitz, commandant du Service de sécurité de l'Aéroport (SSA)

Commune de Grand-Sacconex

Mme Elizabeth Böhler-Goodship, Conseillère administrative au Grand-Saconnex et membre du Conseil d'administration de Genève Aéroport (GVA)

Association des communes genevoises (ACG)

Mme Catherine Kuffer-Galland, Présidente de l'ACG
M. Alain Rütsche, Directeur général de l'ACG

Sécurité civile (Canton de Genève)

Col David Gisler, Inspecteur cantonal du feu