

**Proposition du Conseil administratif, en vue de l'ouverture d'un crédit extraordinaire d'un montant de 7'557'300 francs destiné au renouvellement de certains véhicules, machines et engins spécifiques de l'administration municipale hors SIS et voirie.**

## **1. Préambule**

### *Introduction*

Selon la procédure agréée par le Conseil municipal et le Conseil administratif, l'acquisition et le renouvellement de véhicules, machines et engins spécifique de l'administration municipale, hors SIS et voirie, s'effectue par tranche annuelle prévue au programme d'investissement quadriennal et selon une demande de crédit extraordinaire.

En fonction des objectifs financiers fixés par le Conseil administratif, les investissements de la dernière décennie ont été limités au strict minimum.

Dans le courant de l'année 1998, l'administration municipale a préparé une demande de crédit extraordinaire correspondant à la tranche de renouvellement de l'année 1999. Le 5 décembre 2000, le Conseil municipal vote ce crédit (PR39 du 16 février 2000) pour un montant total de 900'000 francs. Dans les faits, l'administration municipale dispose de ces ressources financières environs trois ans après la préparation technique et administrative.

### *Réponses au Conseil municipal*

Le 23 novembre 1999, le Conseil administratif répond à la motion de la commission des finances acceptée par le Conseil municipal le 21 avril 1998, intitulée : *"Justification de l'utilisation des véhicules de la ville de Genève"* (M-321). Cette réponse répertorie l'inventaire de l'ensemble des véhicules à disposition des services de la Ville de Genève. Elle précise également l'ancienneté, le type, la marque et l'utilisation de l'ensemble de ces biens.

Le 25 septembre 2000, le Conseil administratif répond à la motion de Madame Evelyne Lutz, Messieurs Gilbert Mouron et Robert Pattaroni, acceptée par le Conseil municipal le 17 avril 1996 intitulée : *"Pour une procédure d'achat de véhicules claire et rationnelle au sein de l'administration municipale"* (M-170). Cette motion a notamment conduit le Conseil administratif à créer, le 19 avril 2000, une commission de gestion des véhicules (COGEVE) chargée de la problématique des véhicules et engins spécifiques, immatriculés ou non, pour toute l'administration municipale.

*Commission de gestion des véhicules (COGEVE)*

Cette commission coordonne l'étude permanente de l'ensemble des besoins, tant dans le domaine du renouvellement, des acquisitions que de la maintenance. La COGEVE, présidée par le chef du Service des achats, s'est réunie à trois reprises dans le courant de l'année 2000. Elle a abordé les sujets suivants :

- Transfert de l'unité de gestion des véhicules du Service des achats à la Division de la voirie.
- Préavis sur l'opportunité d'utiliser l'article 48 de la loi sur l'administration des communes pour répondre à des besoins urgents.
- Recensement des travaux à réaliser en interne et en externe ainsi que des contrats existants.
- Etude du processus de revente utilisé par la Division de la voirie, y compris les techniques d'évaluations.
- Etude du processus de prêt des véhicules utilisés au Service d'assistance et de protection de la population.
- Participation à des présentations d'outils informatiques pour la gestion d'un parc de véhicules avec la direction de la Division de la voirie et la direction des systèmes d'informations (DSI).

A ce jour, cette commission étudie environ une dizaine de projets nouveaux.

#### *Un parc de véhicules, machines et engins vieillissant*

La principale préoccupation de la COGEVE a consisté à élaborer la présente demande de crédit qui relève d'un caractère exceptionnel. En effet, la commission a constaté que, globalement, le parc des véhicules était vieillissant et dépassait largement les normes d'usure et d'amortissements. Cette réalité conduit certains services à devoir engager des dépenses supplémentaires, liées à l'entretien de leurs véhicules et engins, sur le budget de fonctionnement.

La présente demande de crédit tient également compte de critères de sécurité et, pour certains engins, du coup prohibitif d'entretien liés à la difficulté de trouver les pièces détachées.

- Quelques exemples de l'état de certains véhicules et engins :



*Nouvelles directives*

Selon l'article 30 du règlement d'application de la loi sur l'administration des communes, les acquisitions des biens durables, ainsi que les dépenses pour leur amélioration doivent faire l'objet, en principe, d'un crédit d'investissement à partir de 100'000 francs par objet. Sur demande récente du Conseil municipal, le Conseil administratif a baissé cette limite à 10'000 francs par objet. La présente proposition tient compte de ces nouvelles directives et augmente sensiblement le total de ce crédit.

### *Développement durable et Agenda 21*

Présidée par une délégation du Conseil administratif, plusieurs membres de la COGEVE participent également à la délégation à l'Agenda 21 de la Ville de Genève. Dans le même sens, la commission se soucie tout particulièrement de planifier de nouveaux investissements avec une politique de développement durable.

En effet, la COGEVE constate que pour la majorité des biens figurant dans la présente proposition, les dépenses d'entretien cumulées avec les amortissements, couvrent ou dépassent largement les investissements de l'époque. Pour le même problème technique, certains objets ont été réparés à plusieurs reprises avec, à chaque fois, des vices de fonctionnement qui réapparaissent.

Cette réalité conduit la COGEVE à examiner également chaque demande sous l'angle de la politique de santé et sécurité au travail de la Ville de Genève. Cette dernière tient notamment compte des directives de la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (CFST), des normes de l'Office cantonal de l'inspection et des relations au travail (OCIRT), ainsi que des directives de la SUVA (l'ancienne CNA).

En ce qui concerne plus particulièrement les poids lourds et toujours dans le cadre de la mise en oeuvre de l'Agenda 21, les moteurs des véhicules actuels correspondent généralement aux normes d'émission "Euro 0", nettement plus polluant par rapport à la technologie moderne. Avec une motorisation de haut de gamme, les véhicules proposés sont aux normes "Euro 3", avec un traitement de l'échappement correspondant à la meilleure conception technique. Le passage à la norme d'émission "Euro 2" affichait déjà un gain de 6 à 12%. Selon la norme "Euro 3", les moteurs comparables affichent encore un gain supérieur de 10%.

La mise en oeuvre de l'Agenda 21 conforte le Conseil administratif dans l'idée que les réparations des véhicules et engins particulièrement vétustes n'est pas rationnelle, tant sur le plan économique qu'environnemental. Ces nouveaux biens permettent la mise en oeuvre d'action "à la source" comme la réduction importante des émissions de gaz d'échappement, des nuisances sonores et de la consommation d'énergies fossiles.

#### - Les moyens de nos objectifs

La protection de l'environnement et notamment la diminution des émissions de substances polluantes par les véhicules a un coût. Les objectifs environnementaux

de la Ville de Genève doivent être, en tout cas dans un premier temps, assumés par l'administration.

Nous en voulons pour preuve les récentes recherches préliminaires effectuées par M. E. Favey, Ingénieur responsable de projet au Service de l'énergie et M. S. Pellaton, Chef du Service des achats, concernant les véhicules fonctionnant au gaz naturel. Si cette solution venait à être retenue, il conviendra de trouver soit un partenariat avec les SIG, soit de doter la Ville de Genève d'au moins une station de remplissage.

Une synergie devra être cherchée avec d'autres administrations publiques ou entreprises de droit public, afin de relativiser l'importance des investissements.

- Implication personnelle des membres de la COGEVE

Les membres de la COGEVE devront faire preuve de persuasion et d'ambition pour faire admettre les solutions qui seront préconisées ; en effet le Conseil administratif attend de l'Administration qu'elle change ses habitudes, compte tenu des engagements pris par la Ville, notamment en adhérant à la Convention de Florence.

La présente démarche ne peut s'envisager qu'à long terme, mais il conviendra de donner quelques signes forts, lorsque viendra le temps de choisir les véhicules concernés par cette demande de crédit.

- Véhicules usagés

Lors de l'acquisition de nouveaux véhicules, la préférence sera donnée aux constructeurs dont les possibilités de recyclage des matériaux usagés sont les plus favorables. Afin de diminuer potentiellement la pollution lors de la destruction des véhicules usagés, une attention soutenue sera apportée à l'étude des composants qui les constituent.

Indépendamment des possibilités de revente des véhicules usagés, la COGEVE va rechercher des solutions techniques sur les filières de recyclage et / ou de revalorisation des véhicules en fin de vie.

*Redevance sur le trafic poids lourd lié aux prestations (RPLP)*

Les normes de motorisation "Euro" ont également une incidence sur la nouvelle redevance sur le trafic poids lourd liée aux prestations (RPLP), introduite au 1<sup>er</sup> janvier 2001. Avec de nouveaux moteurs moins polluants, cette taxe diminue d'environ 30% et la consommation de carburant devient, quand à elle, plus économique.

Pour les raisons évoquées plus haut et afin de rattraper le retard d'investissement relatif au renouvellement des véhicules, machines et engins, le Conseil administratif dépose, par le biais de cette proposition, une demande de crédit correspondant aux tranches des années 2000, 2001 et 2002.

## **2. Renouvellement des véhicules**

Le renouvellement d'un véhicule ou d'un engin spécifique s'effectue en coordination avec l'ensemble de la COGEVE, plus particulièrement le Service des

achats compétent pour ce type d'acquisition, le Service logistique et technique de la Division de la voirie en qualité d'expert technique, et les services utilisateurs.

Une planification annuelle des besoins est établie sur la base de l'expérience de l'utilisation des véhicules et engins en tenant compte des kilomètres ou heures de travail réalisées, des coûts d'entretien et de réparations et de l'amortissement technique de l'objet prévu. Les éléments sont de plus mis en relation avec l'état général de ce dernier, ainsi que l'évolution organisationnelle et les objectifs des services utilisateurs. En conséquence, la durée de vie d'un véhicule ou d'un engin au sein d'un service peut largement excéder la durée d'amortissement. Cette planification est liée à la politique financière du Conseil administratif en matière d'investissement.

Il faut rappeler que les contrôles techniques obligatoires au Bureau des automobiles ont lieu tous les deux ans dès qu'un véhicule atteint 7 ans d'âge. Certains de ces véhicules ne correspondent plus aux normes de sécurité, d'émissions sonores et polluantes telles que l'exige la loi sur la circulation routière actuelle. Il s'agit de suivre les dispositions légales et d'acquérir des véhicules adaptés, plus performants, permettant de rationaliser les activités tout en ménageant l'environnement.

Pour rappel, l'amortissement technique décidé servant de base pour ces renouvellements est le suivant :

- |  |        |
|--|--------|
| - (A) véhicules légers<br>(voitures, fourgonnettes, fourgons de max. 3,5 t., ...)                | 10 ans |
| - (B) véhicules lourds<br>(utilitaires de plus de 3,5 t., engins multifonctions, bibliobus, etc) | 12 ans |
| - (C) engins spécifiques   | 10 ans |
| - (D) remorques  | 15 ans |
| - Etude des besoins  |        |

L'étude des besoins est laissée, encore actuellement, aux services utilisateurs. La mise en place de la COGEVE va permettre, à court terme, d'être effectuée de manière plus globale, à l'échelle de l'ensemble de l'administration.

Sous l'impulsion du Conseil administratif, la COGEVE va rechercher des solutions alternatives pour l'avenir, telles que le prêt inter service, l'utilisation conjointe des véhicules et engins ou le Cas Sharing. Ces solutions alternatives seront étudiées en particulier dans le cadre saisonnier de certaines activités.

La possibilité de conclure des contrats de prestations avec les concessionnaires n'est également pas à exclure. En effet, ce type de contrat, de plus en plus courant chez les constructeurs, peut permettre de penser que la notion de propriété de véhicule n'est pas forcément la seule option à retenir. Il convient toutefois de garder à l'esprit que toute solution de location ou de leasing aura forcément une répercussion sur le budget de fonctionnement de l'administration.

#### *Variation des prix d'achat et valeur de revente des véhicules*

Les prix indiqués dans la présente demande de crédit sont susceptibles de subir quelques hausses conjoncturelles.

Lorsque l'état des véhicules à renouveler le permet, ces derniers sont revendus. Le prix est fixé selon une procédure utilisée à la Division de la voirie depuis de nombreuses années.

Il faut noter qu'en ce qui concerne les poids lourds, la vétusté de ceux que l'on remplace empêche toute opportunité de revente (sécurité, pollution, pénurie de pièces de rechanges, etc.). A titre indicatif, les pays vers lesquels la Ville de Genève avait l'habitude d'exporter ses vieux poids lourds à titre d'aide à des nations en voie de développement, refusent aujourd'hui ces véhicules, pour les mêmes raisons que celles qui prévalent dans notre administration. Il est même à envisager que, dans certains cas, nous devons payer une taxe pour détruire certains véhicules ou engins spécifiques.

### **3. Programme d'investissements quadriennal**

Cet investissement émerge aux 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> programmes d'investissements quadriennaux sous les rubriques 41.15.05, 110.34.07, 110.34.08 et 110.34.09. Il permettra le renouvellement de 114 véhicules et engins spécifiques de divers services de notre Administration, dont l'état général ne correspond plus aux exigences de travail des services concernés. Il permettra également de compléter le parc existant par 20 véhicules et engins spécifiques, selon les justifications détaillées de chacun des services concernés.

### **4. Acquisitions de véhicules et engins prévus en 2002**

Chaque acquisition fera l'objet d'une étude de marché comparative. Les prix, le service après-vente et les expériences internes, ainsi que celles d'autres collectivités, figurent parmi les critères de choix.

Par ailleurs, tant pour les achats prévus en 2002 que pour le futur, les critères environnementaux (type de carburant, consommation, poids, cylindrée, matériel antipollution, carburant alternatif, taux de recyclabilité ou filière de traitement des véhicules en fin de vie, pour ne parler que de quelques exemples, seront des critères de choix majeurs.

#### **- Choix technologiques**

Les véhicules actuellement disponibles sur le marché intègrent la notion de performances environnementales. En conséquence de quoi, plus la technologie choisie sera innovante, moins l'impact environnemental sera important.