

Date de dépôt : 7 avril 2010

Rapport

de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit de programme de 1 873 000 F pour l'exercice 2010, destiné à octroyer une subvention d'investissement à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD)

Rapport de majorité de M. Pierre Weiss (page 1)

Rapport de minorité de M. Eric Stauffer (page 33)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Pierre Weiss

Mesdames et
Messieurs les députés,

Acheter des voitures électriques, sans inclure les batteries, d'un coût pouvant grimper jusqu'à la moitié du prix du véhicule¹, qui leur auraient permis de se déplacer ! Voilà la découverte, pour le moins curieuse, qui a contribué à ce que la commission des finances consacre quatre séances à l'examen d'une subvention d'investissement de 1 873 000 F destinée à la Fondation d'aide et de soins à domicile (FSASD). Une découverte qui n'allait, malheureusement, pas être la dernière dans cette véritable saga d'«auto-immobiles».

¹ A un prix unitaire de 29 800 F sans batterie pour le véhicule retenu par la FSASD, il convient d'ajouter un montant de 5 900 F, 8 600 F ou 14 000 F selon le type de batterie choisi.

Plus curieux encore : **l'achat de ces 6 véhicules n'est pas mentionné dans l'exposé des motifs**, au demeurant fort complet, du moins en apparence ; **seul s'y trouve l'achat de 7 véhicules utilitaires professionnels électriques ou hybrides**². Regrettable, pour cette fondation, de cumuler erreur et oubli d'addition.

Il convient toutefois de signaler que l'ensemble de la demande de subvention n'a pas posé le moindre problème. Sauf si l'on prend en compte l'information donnée lors de la dernière séance par le conseiller d'Etat Pierre-François Unger, chef du département des affaires régionales, de l'économie et de la santé (DARES) et, à ce titre, ministre de tutelle de cette fondation. Il appert que **la FSASD a déjà dépensé la partie du crédit (un dixième environ) prévue pour un achat de lits électriques. Une dépense faite en toute illégalité, quelles qu'en soient les explications, avant l'examen et, a fortiori, avant le vote de ce projet de loi par la Commission des finances, puis par ce Grand Conseil.**

Bref, ce projet de loi est pour le moins approximatif. Pour certaines de ses parties, il pourrait même être qualifié d'incomplet, voire de faux ou, pire, de superflu, au sens de périmé. Les clients et les collaborateurs de la FSASD ne méritent pas pareil amateurisme. Ce Grand Conseil non plus.

D'où la décision de la Commission des finances de saisir la Cour des comptes, à charge pour cette dernière de se pencher de plus près sur la FSASD, singulièrement sur ses processus budgétaires et de dépense, ainsi que sa thésaurisation.

Siégeant les 10 et 17 février 2010 ainsi que les 3 et 10 mars 2010, la Commission des finances a examiné le projet de loi 10567 sous la présidence de M. Christian Bavarel, assisté scientifiquement par MM. Nicolas Huber ainsi que Jean-Luc Constant et Fabien Mangilli (le 10 mars), en présence de M. Michel Mansey, directeur général de la FSASD (le 10 février), M. Pierre-François Unger, chef du DARES (le 17 février et le 10 mars), M. Dominique Ritter, directeur financier du DARES (le 17 février, le 3 et le 10 mars), M^{me} Nicole Fichter, directrice à la direction générale des CASS (le 17 février), et M. Olivier Terrettaz, directeur des finances de la FSASD (le 10 mars), M^{me} Marianne Cherbulliez étant procès-verbaliste de toutes ces séances.

² Selon des informations fournies en cours de débats, le total de 7 véhicules est fait de seulement 2 véhicules utilitaires et de 5 petits véhicules à l'usage des collaborateurs s'ajoutant aux 6 autres susmentionnés. Donc, la FSASD se propose en réalité d'acheter 13 véhicules

1. L'exposé des motifs, en bref

La FSASD bénéficie d'une indemnité annuelle de fonctionnement pour les années 2008-2011, en vertu de la loi 10064³. Le PL 10567 vise à lui permettre d'acquérir les équipements nécessaires à l'atteinte de certains objectifs du contrat de prestations « tel que le plan de mobilité pour le personnel » et de « remplir les nouvelles missions » confiées par le Grand Conseil en lien avec la loi sur le réseau de soins et le maintien à domicile, « telles que la gestion des unités d'accueil temporaires de répit (UATR) »⁴.

Les équipements de la FSASD sont, à l'exclusion de tout bien immobilier, des matériels et équipements techniques pour les clients (d'une valeur nette de 1 481 620 F au 31 décembre 2008 pour une valeur d'achat de 1 667 177 F), des moyens de locomotion pour les professionnels (à savoir, au 31 décembre 2008, 68 vélos à assistance électrique et 142 vélos classiques pour une valeur nette de 179 117 F et pour une valeur d'achat de 222 426 F, à quoi s'ajoutent notamment un accord de partenariat conclu avec Mobility et « quelques véhicules utilitaires professionnels », immatriculés entre 1990 et 2001 et considérés comme inadéquats, obsolètes et polluants) et des équipements et installations (pour une valeur nette au 31 décembre 2008 de 2 114 827 F et une valeur d'achat de 2 603 328 F).

La politique d'achat de la FSASD est faite :

- d'une délégation à la centrale commune d'achats (CCA) de l'Etat pour l'audiovisuel, les consommables informatiques, les fournitures administratives, les luminaires, le mobilier de bureau et les photocopieurs;
- de conventions avec la centrale d'achats des HUG pour le matériel nécessaire pour les prestations auprès des clients;
- de sa participation à un groupe d'achats informatiques romands, regroupant diverses collectivités publiques dont l'Etat.

La durée de vie de chaque catégorie d'équipements est définie⁵.

³ Pour l'année 2010, celle-là se montait au total, pour l'entrée en vigueur de la L 10064, au 1^{er} janvier 2008, à 113 045 800 F, dont 111 237 500 F au titre d'indemnité monétaire, et comprend un montant de 1 159 800 F pour l'entretien et la réparation de biens durables et 350 000 F pour l'achat de matériel. Pour plus d'informations sur le plan financier de la FSASD, voir le PL 10064-A, et notamment la page 46.

A noter que selon une déclaration de M. Mansey devant la commission des finances, la subvention de fonctionnement pour 2010 se monte à 124,8 millions de francs. La différence de quelque 14 millions avec le chiffre initial de la loi s'explique par l'effet des mécanismes salariaux, de l'indexation des salaires et de l'introduction du treizième salaire.

⁴ Exposé des motifs, p. 3.

⁵ Pour plus d'informations, voir p. 8 de l'exposé des motifs.

Le montant demandé de 1 873 000 F se décompose en :

- matériel pour les clients : 790 000 F, dont 180 000 F pour les lits électriques
- moyens de locomotion : 437 000 F, dont 405 000 F pour les voitures électriques
- équipements et installations : 642 000 F

S'agissant des véhicules électriques, il est utile de mentionner ce qu'indique l'exposé des motifs :

« Parallèlement, dans le cadre du remplacement des véhicules utilitaires professionnels, il est prévu d'acquérir des véhicules électriques et hybrides. Ainsi il s'agit de renouveler 7 véhicules devenus trop usagés et trop coûteux en frais fixes et frais variables »⁶. Sept et pas treize, comme il apparaîtra plus tard !

2. Début des débats ou la parabole de la réapparition des voitures oubliées et du diable dans le détail

M. Michel Mansey présente sous un angle quantitatif les activités de sa fondation et les besoins de renouvellement de ses équipements. Il mentionne les appareils de sécurité au domicile des clients, la centrale d'appel, les défibrillateurs, les lits. Se référant au plan de mobilité, il ajoute les vélos et les voitures non polluantes. Pour les équipements et installations, il évoque les centraux téléphoniques et les appareils pour les collaborateurs, ainsi que les équipements des locaux.

Le rapporteur de majorité souhaite initialement disposer d'informations sur le partenariat envisagé avec SIG pour les véhicules électriques. Il constate que le prix de chacun des 7 véhicules est de 55 000 F (montant total 405 000 F). Il souhaite davantage de précisions sur l'état et le prix d'achat des véhicules remplacés, de même que sur le coût des véhicules prévus et le coût de l'énergie. M. Mansey lui donne une première réponse, selon laquelle les 7 véhicules sont des utilitaires nécessaires pour transporter le matériel de soin et remplacer des véhicules loués ; il n'en existe pas encore de version électrique.

Un commissaire (L) s'étonne, pour le moins, que le montant de 405 000 F puisse être présenté comme servant à l'achat de véhicules électriques, alors qu'il vient d'apprendre que ce ne sera pas le cas. Il apprend alors de M. Mansey que deux opérations d'achat sont prévues. Il y a d'une part un

⁶ *Id.*, p. 10.

achat de 7 véhicules, si possible électriques ou hybrides, et d'autre part le remplacement de véhicules mis à disposition des collaborateurs par de petits véhicules électriques fabriqués dans le canton.

Le rapporteur de majorité retient de ce second round d'explications que les véhicules électriques ne sont pas les 7 véhicules mentionnés dans l'exposé des motifs. Il demande que les devis pour tous les véhicules dont l'achat est envisagé soient mis à disposition de la commission.

M. Brunazzi relève que les détails évoqués sont rendus possibles par le haut degré de transparence que présentent désormais les crédits de programme. Un commissaire (L) note que le haut degré de transparence n'est pas incompatible avec le respect de la réalité. Au surplus, il ne s'agit pas, à ses yeux, de détails⁷.

En outre, le rapporteur de majorité demande et obtient des précisions sur la marge de manœuvre de la FSASD dans les investissements projetés. Et abandonne sa demande d'informations concernant le contrat de partenariat avec SIG.

Des informations sont fournies à un commissaire (PDC) sur le montant non augmenté de la location des appareils de sécurité et des alarmes.

Un commissaire (S) regrette que ce débat n'intègre pas celui sur le PASS. Il souhaite obtenir des informations sur le coût des UATR et l'économie ainsi faite par les EMS. M. Mansey ne peut fournir d'informations quant aux effets de substitution. Revenant sur sa question, le commissaire s'enquiert du temps « gagné » par les EMS grâce aux UATR et aux soins à domicile. M. Mansey réplique que sans les services fournis par la FSASD à 16 000 personnes à domicile, il faudrait trouver une autre solution. M. Mansey annonce la fourniture de chiffres sur les UATR⁸.

La proposition de lier le vote sur le PL 10567 à celui sur le PL 10611 qui concerne le programme d'accès aux soins (PASS) est faite par un commissaire (R). Il remarque que les informations fournies sur les véhicules sont lacunaires, voire contradictoires.

Complétant ses premières déclarations, M. Mansey précise qu'il y a plusieurs types de besoins en véhicules. D'une part, pour les professionnels utilisant actuellement les leurs ou recourant à Mobility, de petits véhicules électriques sont imaginés ; à ce sujet, au moment de la rédaction du projet de loi, la FSASD disposait d'un véhicule électrique en test ; le tarif en est

⁷ On rappellera que le diable se trouve dans le détail. Ce projet de loi tend à confirmer la pertinence de ce dicton.

⁸ Cf. annexe 1, lettre de la FSASD du 11 février 2010, point 4.

« encore assez fluctuant », selon ses dires. D'autre part, des véhicules professionnels sont nécessaires pour le transport du matériel de soin ; il s'agit de remplacer 7 véhicules achetés avant 1999. « Certains ne sont plus entretenus et plus utilisables ». Ce qui a amené la FSASD à en louer d'autres, par le biais de sa subvention de fonctionnement, en attendant de les acheter, par le biais de cette subvention d'investissement. Il ajoute que la FSASD possède en son sein un spécialiste de la mobilité douce. La fondation espère en outre économiser dans le remboursement à ses collaborateurs de frais de déplacement qui se montent à quelque 2 millions de francs.

Un commissaire (L) souhaite savoir si les dépenses pour les centraux téléphoniques et le mobilier sont considérées comme de l'investissement, comme il se doit. Il obtient une réponse positive de M. Ritter qui se réfère aux critères de durée de vie et de coût important. Selon M. Brunazzi, la décision de classification est toutefois plus complexe et fait l'objet d'une casuistique se référant aux normes IPSAS.

Le rapporteur de majorité répète sa demande de connaître le prix des petits véhicules électriques. M. Mansey ne l'a pas en tête⁹.

Un commissaire (PDC) trouve que le département présentant le projet de loi est « parfaitement transparent et clair ».

Un commissaire (R) réitère sa demande formelle de lier le vote sur le PL 10567 à celui sur le PL 10611. Le président assure qu'il en sera fait ainsi¹⁰.

3. Suite des débats ou des questions sur les compétences de ce Grand Conseil, la « dynamique entrepreneuriale » et la « responsabilité citoyenne »

A l'appui du choix de la mobilité douce fait par la FSASD, qui se traduit d'ores et déjà par une amélioration de la santé des collaborateurs, le chef du DARES informe les commissaires que le montant annuel des amendes de la FSASD dépasse le million de francs, à rapporter aux millions de kilomètres parcourus. Il s'étonne au surplus de ne pas avoir reçu le procès-verbal de séance, un étonnement qui suscite à son tour celui du président, compte tenu des pratiques de la Commission des finances.

⁹ Cf. annexe 1, lettre de la FSASD du 11 février 2010, points 1 à 3 + annexes.

¹⁰ A noter que le PL 10611 a été renvoyé à la Commission de la santé par la commission des finances. Selon la Tribune de Genève, du 7 avril 2010, ce projet de loi a été gelé par le chef du DARES, du moins pour le volet concernant le PASS.

Le rapporteur de majorité demande si, dans le cadre d'une subvention d'investissement à une fondation active dans le domaine de la santé, « il faut en même temps faire la promotion d'une start-up locale ».

Un commissaire (Ve) considère que la commission dépense trop d'énergie pour l'étude de ce projet de loi et que les questions vont au-delà des compétences de cette commission.

A la demande d'un commissaire (UDC) de savoir l'économie qu'aurait permise l'achat de véhicules conventionnels, le chef du DARES donne une réponse de l'ordre de 120 000 F sur 405 000 F.

Un commissaire (L) souhaite davantage d'informations sur la société fabriquant ces véhicules pour savoir notamment qui est ainsi subventionné. Le chef du DARES n'est pas en mesure de donner ces renseignements. M. Brunazzi est d'avis que la réponse à cette question est difficile à gérer, dès lors qu'elle serait généralisée à tous les achats réalisés par des subventionnés.

Le rapporteur de majorité suggère à la FSASD de prendre des véhicules électriques en leasing¹¹, au vu du faible choix, pour le moment, en véhicules recherchés par cette fondation. Au surplus, pour le moment toujours, 120 000 F sont dépensés à la légère. Le chef du DARES considère que les députés n'ont pas à interférer dans les choix d'entreprise de la FSASD. Le rapporteur de majorité réplique en annonçant un amendement global de 120 000 F à ce projet de loi, afin de ne pas casser une « dynamique entrepreneuriale », selon les termes du conseiller d'Etat, qui laissera la FSASD libre d'acheter les véhicules de son choix. A la réflexion, elle montrera en même temps la volonté du parlement d'une utilisation parcimonieuse des deniers des contribuables, ce qui pourrait constituer un exemple de « responsabilité citoyenne », aux yeux du rapporteur de majorité.

4. Suite des débats ou éléments de l'histoire de la start-up retenue par la FSASD pour lui fournir ses petits véhicules électriques

Le rapporteur de majorité relève que la commission n'a reçu qu'un prospectus incluant un prix pour les véhicules recherchés par la FSASD au lieu du devis demandé. Il met en évidence que le prix du petit véhicule n'est pas de 29 800 F, mais oscille entre 36 000 et 44 000 F selon la batterie qui l'équipe. Cette proposition revient à remplacer des véhicules qui ne sont plus en état de marche par des véhicules qui restent à l'arrêt...

¹¹ Et pas seulement les batteries, comme la FSASD en a eu l'intention.

Une consultation du site du fabricant permet de voir que ce dernier informe, par communiqué de presse non daté, que la FSASD – qui lancera prochainement une opération soins à domicile avec le véhicule assemblé dans des locaux genevois - est son second client. C'est aller vite en besogne.

La société en question, qui compte 7 collaborateurs et dont le capital est de 25 000 F, est issue de diverses restructurations d'entreprises familiales remontant à 1974 pour la plus ancienne d'entre elles. Un soutien avait été accordé en 1985 par l'Office cantonal de l'énergie pour un premier véhicule électrique. Un stand avait même été tenu à cette époque, à une reprise, au salon de l'automobile.

On peut malheureusement en conclure que depuis plus de trente-cinq ans, cette start-up peine à décoller, à tout le moins dans le domaine de la production de véhicules électriques¹².

Le rapporteur de majorité suggère à la FSASD de se tourner vers l'ATE dont le site propose notamment de petits véhicules peu polluants.

In fine, le rapporteur de majorité soulève la question de la garantie proposée par cette société à la FSASD, annonce un amendement limitant la dépense à 20 000 F par petit véhicule et redemande formellement à la FSASD de fournir un devis et des indications quant à la durée de la garantie¹³.

5. Fin des débats précédés d'une annonce de mauvaise surprise par le chef du DARES et accompagnés d'une précision aussitôt invalidée par la FSASD sur les batteries des « auto-immobiles »

Se référant au courrier de la FSASD transmis aux commissaires et à son propre courrier du 9 mars¹⁴, le chef du DARES explique l'absence de devis par la nécessité d'une offre publique d'achat, en vertu de l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), qui n'a pas encore été lancée et se fera en collaboration avec la commission d'achats des véhicules de l'Etat (CAVE)¹⁵. En second lieu, il a le regret d'annoncer que l'achat des lits, prévu à hauteur de 180 000 F, a déjà été effectué dans le but « d'économiser

¹² A noter que cette société a motorisé électriquement les Mouettes et produit aussi une brouette électrique.

¹³ A noter que ces informations n'ont jamais été fournies à la commission.

¹⁴ Cf. annexe 2.

¹⁵ A noter que le recours à cette collaboration ne figure pas dans l'exposé des motifs et représente donc une prise en compte des soucis de la commission des finances.

Voir supra, section 1, pour les collaborations en matière d'achat de la FSASD.

Ce courrier indique aussi que la FSASD entend procéder à la location des batteries par le biais de son budget de fonctionnement.

des deniers publics » en collaboration avec un EMS qui devait s'équiper de nouveaux lits¹⁶.

Le rapporteur de majorité s'évertue à découvrir qui s'est moqué de qui dans le projet d'achats de véhicules électriques : le spécialiste en mobilité douce de la FSASD de son directeur financier, celui-ci de son directeur général ou de son président, l'un de ceux-ci du directeur financier du DARES, celui-ci de son chef de département ? Pour sa part, il a tendance à penser que c'est la Commission des finances qui est le dindon de la farce avec ce projet de loi insuffisamment préparé et déjà partiellement vidé de son contenu. L'annonce de la location des batteries contenue dans le courrier du chef du DARES en constitue un aveu patent, la FSASD constatant à la lecture du procès-verbal de la commission, selon sa lecture des faits, qu'elle avait oublié de prévoir la source d'énergie pour ses futurs véhicules.

Ces débats auront toutefois eu l'avantage de démontrer que les membres de la commission des finances lisent les budgets qui leur sont soumis, et même entre les lignes. A ce stade, le chef du DARES considère qu'il faudra demander à la FSASD des précisions sur son processus de choix.

Un commissaire (L) se demande si le fonctionnement du centre d'achat des véhicules de l'Etat (CAVE), à qui l'acquisition de ces 13 véhicules est dorénavant confiée, s'est amélioré. Et n'obtient pas de réponse à même de le rassurer.

Il accepte qu'il puisse y avoir une urgence à certaines dépenses, mais refuse d'avoir à les entériner. Le chef du DARES s'avoue fort marri de cette mésaventure qu'il considère « inacceptable », même si la décision d'achat est compréhensible. Il ajoute n'avoir « jamais pris, pas plus que ses collaborateurs, les commissaires pour des idiots ».

Le directeur des finances de la FSASD admet que celle-ci ne dispose « peut-être pas en interne de toutes les compétences, notamment en matière de plan de mobilité ». D'où le contact pris avec cette entreprise locale pour sonder le marché et la décision prise de ne pas acheter les batteries, mais seulement les voitures par le biais du budget d'investissement, pour éviter tout problème de maintenance. Quant au prix de location par batterie – 190 F par mois, selon le courrier du chef du DARES –, il concerne un modèle au plomb, mais qui ne sera finalement pas retenu¹⁷ ! Il est enfin confiant qu'une

¹⁶ A noter que cette procédure d'achat combiné n'est pas davantage mentionnée dans l'exposé des motifs. Voir supra, section I.

A noter aussi que cette pratique n'est pas une première, comme l'a relevé un commissaire (L).

¹⁷ On peut déduire de cette dernière déclaration que l'indication fournie par la FSASD au chef du DARES est fautive et que le coût sera plus élevé, les autres modèles de batterie coûtant plus cher. Un détail.

garantie sera fournie lors de la vente des véhicules. Il dément enfin que le communiqué de presse de l'entreprise de confiance de la FSASD en matière de mobilité douce ait été rédigé avec l'accord de celle-là.

Le rapporteur de majorité s'avoue pantois pour l'incertitude concernant le fonctionnement de ces « auto-immobiles »... Et de confirmer le dépôt de son amendement limitant à 20 000 F par voiture le crédit d'investissement, soit 100 000 F au lieu de 150 000 F¹⁸.

Un commissaire (R) avoue son malaise face à ce dossier. Il n'est prêt à voter qu'un crédit réduit.

M. Brunazzi est d'avis que l'estimation du prix des véhicules « a probablement été faite un peu vite ».

De son côté, un commissaire (MCG) propose que la FSASD fasse l'acquisition de Smart, à savoir des véhicules suisses. Un choix au préalable impossible en raison des contraintes posées par l'AIMP, note M. Brunazzi. Un appel d'offre ne peut présélectionner une marque.

A la remarque d'un commissaire (L) qui craint que la diminution générale du crédit n'ait aucun effet particulier sur la décision d'achat des véhicules, le chef du DARES est confiant que les explications du rapport seront comprises de la FSASD.

6. Un vote positif, malgré tout, un message clair tant pour la FSASD que pour le Conseil d'Etat, mais aussi un mandat pour la Cour des comptes

L'entrée en matière est acceptée par 12 voix (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 1 L, 2 MCG), avec 2 abstentions (1 L, 1 UDC).

En deuxième débat, un commissaire (L) propose d'amender le titre en retirant du PL 10567 le montant affecté à l'achat des véhicules, soit 405 000 F, ce qui porte le montant du crédit à 1 468 000 F :

« Projet de loi ouvrant un crédit de programme de 1 468 000 F pour l'exercice 2010, destiné à octroyer une subvention d'investissement à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD) »

Au surplus, alors que le prix de location de la batterie au plomb figure dans le prospectus, ce n'est pas le cas des autres modèles ! (cf. ann. 1). Un autre détail. D'ailleurs, se louent-ils vraiment ?

¹⁸ *A noter que l'amendement aurait pu être de 110 000 F, soit 60 000 F de plus, puisque l'achat de 11 véhicules est prévu. Ce point mériterait un amendement complémentaire en séance plénière. Il ne sera pas sans intérêt de voir qui le déposera.*

Cet amendement est refusé par 7 voix (2 S, 3 Ve, 2 PDC) contre 5 (2 L, 1 UDC, 2 MCG), avec 2 abstentions (2 R).

Puis le président propose d'amender le titre du PL 10567, conformément à la proposition du rapporteur de majorité, de 50 000 F, soit 1 823 000 F :

« Projet de loi ouvrant un crédit de programme de 1 823 000 F pour l'exercice 2010, destiné à octroyer une subvention d'investissement à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD) »

Cet amendement est accepté par 8 voix (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 MCG) contre 3 (3 Ve), avec 3 abstentions (2 S, 1 UDC).

L'art. 1 ainsi amendé à 1 823 000 F est accepté sans opposition :

Un crédit de programme de 1 823 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour les investissements liés du département des affaires régionales, de l'économie et de la santé pour la Fondation d'aide et de soins à domicile (FSASD) »¹⁹.

L'article 2 est accepté sans opposition.

L'article 3 est accepté sans opposition avec un amendement à 1 823 000 F :

« ¹Aucune subvention n'est attendue dans le cadre de ce crédit de programme.

²La subvention accordée dans le cadre de ce crédit de programme s'élève à 1 823 000 F »

Les articles 4, 5 et 6 sont adoptés sans opposition.

En troisième débat, le PL 10567 est adopté par 11 voix (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L) contre 2 (2 MCG), avec 1 abstention (1 UDC).

En outre, la commission des finances se prononce sur la proposition d'un commissaire (L) que la Cour des comptes se saisisse du dossier de la FSASD, notamment sous l'angle des processus budgétaires et de dépenses, ainsi que de la thésaurisation. **Cette proposition de saisir la Cour des comptes est acceptée par 7 voix (2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG) contre 2 (2 PDC), avec 5 abstentions (2 S, 3 Ve).**

¹⁹ Le rapporteur de majorité rend le Secrétariat général du Grand Conseil attentif au changement de dénomination du DES en DARES.

Ayant pris en considération tout ce qui précède, dans l'intérêt des patients et des collaborateurs de la FSASD, le rapporteur de majorité vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter le PL 10567 tel qu'amendé par la Commission des finances. Et d'espérer que le temps passé sur ce projet de loi évite la réédition de pareille mésaventure qui ne servirait qu'à décrédibiliser l'Etat et les institutions subventionnées en faisant douter du sérieux de la préparation et de la rédaction des projets de lois du Conseil d'Etat. Ce qui est loin d'être un détail.

Projet de loi (10567)

ouvrant un crédit de programme de 1 823 000 F pour l'exercice 2010, destiné à octroyer une subvention d'investissement à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit de programme de 1 823 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour les investissements liés du département des affaires régionales, de l'économie et de la santé pour la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD).

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit est inscrit au budget d'investissement du département de l'économie et de la santé pour l'exercice 2010 sous la rubrique 08.03.21.00 56520000.

² Le disponible budgétaire est annulé à l'échéance du crédit de programme, sauf pour les montants déjà engagés avant ce terme.

Art. 3 Subventions d'investissement attendues et accordées

¹ Aucune subvention n'est attendue dans le cadre de ce crédit de programme.

² La subvention accordée dans le cadre de ce crédit de programme s'élève à 1 823 000 F.

Art. 4 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement "nets-nets" fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 Amortissements

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial), selon la méthode linéaire, sur une durée correspondant à l'utilisation effective des éléments d'actifs concernés; l'amortissement est porté chaque année au compte de fonctionnement.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.



Avenue Cardinal-Mermillod 36
Case postale 1731 - 1227 Carouge
Tél. 022 420 20 00
Fax 022 420 20 01

Direction des finances

Affaire traitée par : Direction
Téléphone : 022 420 24 90
Télécopie : 022 420 23 91
Références : JFT/MMY/OTZ-mkr

Note

Destinaire(s) :	Monsieur Christian Bavarel	Président de la Commission des finances
Pour information :	Madame Marie Da Roxa Madame Nicole Fichter Monsieur Dominique Ritter	Secrétaire générale du DARES Directrice générale de la DGRS Directeur financier du DARES
Transmis par :	Jaques Perrot et Michel Mansey	Interne : 2080
Concerne :	Projet de loi 10567	Date : 11 février 2010

Mesdames et Messieurs les Commissaires de la Commission des Finances,

Suite à l'audition de la FSASD en date du 10 février 2010, et conformément à vos demandes de précisions sur les achats de véhicules électriques et de coût du lit UATr, nous nous permettons de vous faire tenir la présente note, en espérant qu'elle réponde à vos attentes.

1. VÉHICULES ÉLECTRIQUES PROFESSIONNELS DE TERRAIN EN LIEN AVEC LE PLAN DE MOBILITÉ

En référence au PL 10567, B2 § 1 (page 10/15), dans le cadre du remplacement des véhicules privés des collaborateurs par des véhicules d'entreprise, conformément au plan de mobilité de la FSASD, il est prévu d'acquérir 6 véhicules électriques (Marque : Bellier Opale 2E¹) pour un montant total de CHF 179,000.-.

2. VÉHICULES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES

2.1. Véhicules utilitaires actuellement en utilisation à la FSASD (à remplacer)

En référence au PL 10567, B2 § 2 (page 10/15) :

No	¹ ère immatriculation	Marque Modèle	Situation actuelle	Utilisation
1	06.11.1987	Fiat Panda	En fonction	Ergothérapie
2	23.03.1990	Fiat Fiorino	En fonction	Logistique
3	20.12.1990	Fiat Fiorino	En fonction	Repas
4	18.01.1991	Fiat Fiorino	En fonction	Ergothérapie

¹ Voir annexe

FSASD – direction des finances

Tableau (suite)

No	1 ^{re} immatriculation	Marque Modèle	Situation actuelle	Utilisation
5	23.03.1998	Renault Kangoo	En fonction	Repas
6	17.12.1998	Citroën C 15	Moteur cassé	Logistique
7	25.05.2001	Citroën Jumper	Moteur cassé	Logistique

2.2. Véhicules utilitaires

Les véhicules utilitaires professionnels actuels ont été immatriculés entre 1987 et 2001. Les achats prévus dans ce cadre visent à un renouvellement du parc en promouvant des véhicules respectueux de l'environnement, notamment électrique et hybride conformément à la politique en vigueur à la FSASD, mais selon l'état du marché puisque l'offre varie continuellement.

A noter que les véhicules inutilisables, les deux véhicules Citroën, sont actuellement remplacés par des véhicules de location.

Les investissements prévus doivent permettre de remplacer les véhicules ci-dessus pour un montant total de CHF 226,000.-, selon la répartition suivante :

- 5 véhicules électriques (Marque : Bellier Opale 2E²) pour une somme de CHF 149,000.- et,
- 2 véhicules hybrides (Marque : Piaggio Porter³) pour une somme de CHF 77,000.-.

3. PLAN FINANCIER

Le plan financier pour les véhicules utilitaires et les véhicules professionnels électriques peut donc se résumer au tableau suivant :

Type	Nombres	Montant (CHF)
Professionnels de terrain	6	179,000.-
Utilitaires	7	226,000.-
Total	13	405,000.-

² Voir annexe

³ Voir annexe

FSASD – direction des finances

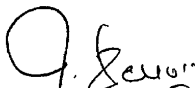
4. COÛTS UNITAIRES DE LA JOURNÉE D'UATR

Le coût total de la journée UATR (selon budget 2010) est de CHF 309.- / lit, dont la répartition de prise en charge est la suivante :

- Bénéficiaire : 97.-
- Assurance LAMal : 52.-
- Subvention : 160.- considérant un taux d'occupation à 100%.

Tout en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information que vous pourriez désirer, et, au bénéfice de ces explications complémentaires, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Commissaires, de réserver un bon accueil au projet de loi 10567.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs les Commissaires, l'expression de notre parfaite considération.


Jacques Perrot
Président


Michel Mansey
Directeur général

Annexes : ment.

Bellier Opale 2E

Description du modèle

Equipement de base

Prix en CHF, incl. 7.6% T.V.A. :

29'800.- sans batterie
30'550.- toutes options, sans batterie

Batteries Plomb: dès 5'900.-
Location (batteries Plomb): dès 190.-/mois pendant 3 ans

Batteries Nickel Cadmium: dès 14'000.-
Batteries Lithium-ion (LiFePO4): dès 8'600.-

Equipement sécurité

- Véhicule homologué en catégorie quadricycle à moteur
- Carrosserie en fibre de verre et résine polyester (excellente absorption de l'énergie cinétique)
- Bac batterie intégré au châssis sous les sièges (sécurité maximum en cas de collision)
- Appuie-têtes réglables en hauteur
- Radar de recul (option)
- Airbags (non)
- ABS (non)

Equipement intérieur

- Vide-poches tableau de bord et portes
- Espace de rangement latéral arrière
- Eclairage intérieur tempsoné
- Lève-vitres électriques (option)
- Dépressurisation habitacle pour une fermeture aisée des portes (option)

Equipement de confort et fonctionnalité

- Verrouillage centralisé (option)
- Dossiers de sièges réglables
- Cache bagages arrière démontable (option)
- Auto radio lecteur de CD (option)
- Chauffage électrique (option)

Equipement extérieur

- Rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur
- Jantes en alliage léger
- Spoiler arrière
- Vitres teintées
- Essuie-glace arrière (option)
- Phares et feu de brouillard (option)

Couleurs

- blanc bleu midnight metal champagne gold, gris metal, noir metal, marron modus, vert modus

Places

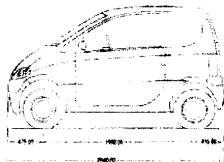
- Nombre de places: 2

Informations sous réserve de modifications, date 01/2009



Dimensions

- Longueur (mm): 2 840
- Largeur (mm): 1 400
- Hauteur (mm): 1 547



Pour plus d'informations:

AUTOS & ENERGIES SàrL

133, route de Peney
CH-1214 Vernier

Téi. 022 341 08 74

Fax 022 341 17 65

info@a-e.ch

www.a-e.ch

Bellier Opale 2E

Caractéristiques techniques

Motorisation

Moteur électrique AC
Boîte de vitesse à un seul rapport

Moteur électrique

Type : AC 80V	7,5
Puissance nom. (kW)	11,14
Couple max. (Nm)	air
Refroidissement	

Batteries à choix*

Batteries Plomb 80V/84Ah	
Batteries Nickel Cadmium 78V/100Ah	
Batt. Lithium-ion (LiFePO4) 80V 100Ah à 300Ah	
Recharge pour un cycle complet (h)	6
Vie estimée (cycles, selon type)	600 à 1000
Coût de la recharge complète** (CHF)	0.90 à 4.80

* déterminées par nos techniciens en fonction de l'utilisation du VE ; **selon type de batteries, au prix moyen de 0.20 CHF/kWh

Châssis

Châssis: acier thermoqué
Carrosserie : fibre de verre, résine polyester

Chauffage

Chauffage électrique, puissance (kW)	2
--------------------------------------	---

Autonomie et consommation*

Autonomie moyenne** (km)	40 à 175
Consommation en position éco (Wh/km)	125
Consommation en position sport (Wh/km)	205

* mesurée à la prise 220V 10A ; **selon pack batteries

Performances

Vitesse maximale (km/h)	80
Accélération: 0 - 50 km/h (s)	5,5

Freins

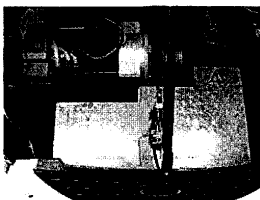
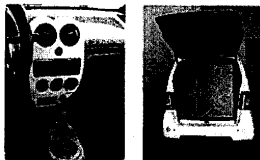
Freins hydrauliques à double circuit
Disques à l'avant, tambours à l'arrière
Freins de stationnement par câble sur tambours arrière
Assistance par récupération de l'énergie sur les roues avant

Roues

Jantes aluminium	14"
Pneumatiques avant et arrière	145/70R14

Poids

Poids à vide (kg)	550
(inclus batterie LiFePO4 et conducteur)	
Charge utile (kg)	250
Poids total (kg)	800



Présenté par:

e'mobile

Association suisse des véhicules routiers
électriques et efficaces

Pavillonweg 3
CH - 3001 Berne

Tél. +41 31 560 39 93

Fax +41 31 560 39 91

info@e-mobile.ch, www.e-mobile.ch



Avec le soutien de

suisse énergie



PORTER

Transport ist unsere Aufgabe



LEICHT-TRANSPORT-Fahrzeuge

Eine einzigartige Qualität für zahlreiche Motorisierungen

Wählen Sie die von ihnen bevorzugte Motorisierung

Die Porter-Line verfügt über 5 Motorisierungen: Benzin, Diesel, GPL, elektrisch und Methan.

Der **Benzinmotor** ist ein 1.300 cm³-Motor mit einer 16Ventil-Technik und Multipoint-Elektronikeinspritzung der hergestellt wurde um einen geringen Verbrauch im Verhältnis zu bemerkenswerten Leistungen zu erhalten.

Der 1.400 cm³-**Diesel-Motor** mit direkter Einspritzung ist am Kopf der Steuerorgane untergebracht. Er garantiert grosse Wirtschaftlichkeit und eine einfache Wartung.

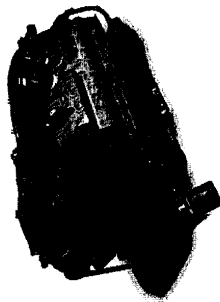
Der **GPL-Motor** mit 1.300 cm³ und 16V ermöglicht eine grössere Eigenständigkeit dank der Verfügbarkeit des doppelten GPL- und Benzin-Tankes. Dadurch werden der Verbrauch und die belastenden Immissionen reduziert.

Der **elektrische-Motor** garantiert absolute Ökologie ohne umweltbelastende Immissionen und eine minimalen Lärmentwicklung. Diese Motorisierung ist besonders für den öffentlichen Sektor in erschlossenen Gebieten geeignet.

Die **Methan-Motorisierung** stellt in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Umweltbelastung eine Alternative zum Benzin-Modell dar. Die Suche nach innovativen Lösungen beweist die Bemühungen von Piaggio zu Gunsten der Umwelt und einer besseren Lebensqualität.

Volle Sichtweite

Eine bessere Sichtweite bedeutet mehr Komfort und mehr Sicherheit. Porter wurde entwickelt um dank den grossen Windschutzscheiben und den grossen Galstflächen eine erstklassige Sichtweite zu ermöglichen.

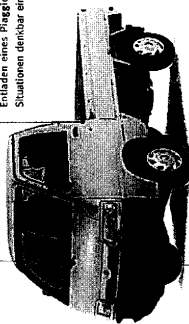


Bundschuhlicht

Maximaler Komfort und Sicherheit dank der grossen Windschutzscheibe, grossen Seitenfenstern und beidseitigen Rückspiegeln.

Einfacher Zugang zur Ladefläche

Dank grossen Öffnungen und bestem Zugang von allen Seiten ist das Beladen eines Piaggio Porter in allen Situationen denkbar einfach.



Motorisierungen

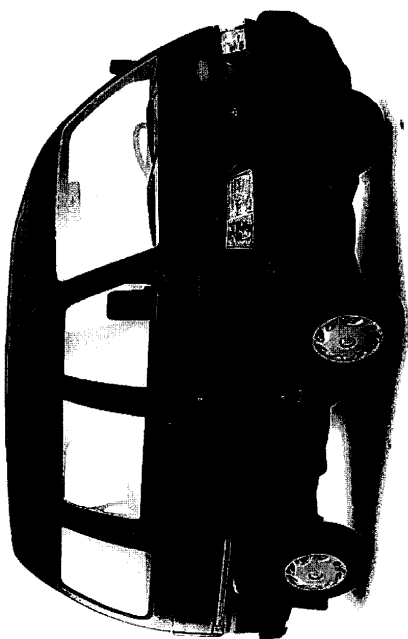
Alle Porter Motorisierungen sind ausgelegt auf umweltfreundlichen Betrieb, hohe Zuverlässigkeit und niedrige Betriebskosten. Für jede Einsatzart hält Piaggio das zweifelsfreie Antriebskonzept bereit.



1. Die ergonomischen Sitze garantieren auch bei langen Strecken einen hohen Sitzkomfort.
2. Das aufklappbare Dachfenster (optional) bietet zusätzlichen Komfort an schönen Tagen.



KAROSSERIE



PORTER

BUS – ideal für die Arbeit, praktisch in der Freizeit.

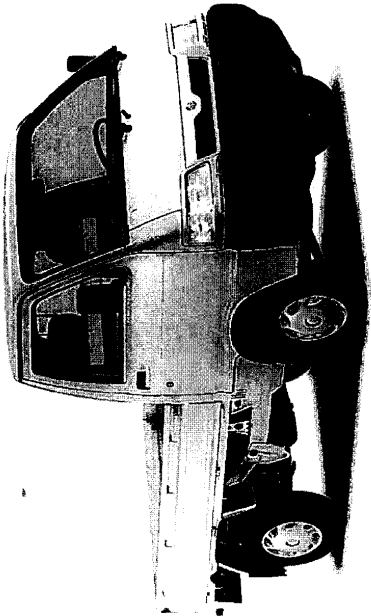
Der Porter-Bus ist sowohl für den Personentransport als auch für den Warentransport bestens geeignet. Wahlweise ist er mit vier oder sechs Sitzplätzen erhältlich. Individuell ausgerüstet deckt der Bus sämtliche Arbeits- und Freizeitbedürfnisse ab. Die rundum großflächige Verglasung sorgt für beste Sicht nach allen Seiten. Das bequeme Interieur, die Klimaanlage* und das aufklappbare Dachfenster bieten zusätzlichen Komfort und Fahrspaß.

*Auf Wunsch für alle Porter-Modelle erhältlich.



KAROSSERIE

- 1. Die robuste absteigegleite Hinterachshängung ist wartungsarm und garantiert Sicherheit und Stabilität auch unter Schwelast
- 2. Die klappbaren Seitenwände aus Stahlblech oder Aluminium werden mit wenigen Griffen nach allen Seiten geöffnet



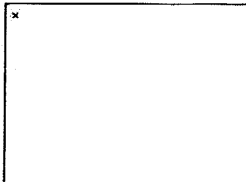
- 1. Die robuste absteigegleite Hinterachshängung ist wartungsarm und garantiert Sicherheit und Stabilität auch unter Schwelast
- 2. Die klappbaren Seitenwände aus Stahlblech oder Aluminium werden mit wenigen Griffen nach allen Seiten geöffnet



PORTER PICK-UP – einfaches Laden, hohe Tragfähigkeit.
 Die ausserordentlich robuste Chassis-Konstruktion in Verbindung mit einer massiv dimensionierten Blattfederung erlauben es dem Porter Pick-up nahezu 700 kg zu tragen. Dadurch wird der Kleinlaster zum hoch geschätzten Schwerarbeiter auf unwegsamen Strassen und Wegen.



Piaggio - Porter Van



Informations générales

Marque:	Piaggio
Modèle:	Porter Van
Vitesse max.:	57 km/h
Pieces:	4
Capacité de charge:	470 kg
Vitesses:	Automatiques

Consommation et émissions

Consommation:	23.4 kWh/100km
Émissions CO2:	31.2 g/km
Autonomie:	110 km

Moteur et batterie

Type batterie:	2
Durée batterie:	6000 cycles

Coûts et garanties

Prix Catalogue:	36198.- CHF
Coût de loc:	0.56 CHF
Location batterie:	0 CHF/mois

Pagina 1 / 1

Infovel
 Via Angelo Maspoli 15
 CH-8050 Mendrisio
 T+41 01 646 05 05
 F+41 01 646 05 35
 info@infovel.ch
 www.infovel.ch

infovel

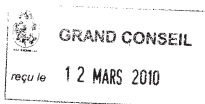
Centro di competenza
 per la mobilità sostenibile e

 svizzeraenergia
 che cosa ti dà la spinta?

BSI **tiu**



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé
Le Conseiller d'Etat



DARES
Case postale 3984
1211 Genève 3

10. 3. 2010 FM



Grand Conseil
Commission des finances
Monsieur Christian Bavarel
Président
Case Postale 3970
1211 Genève 3

distribe en deux

Nréf.: PFU/dr/701005-2010
Viréf.:

Genève, le 9 mars 2010

Concerne : Projet de loi 10567

Monsieur le Président,

Lors de la séance de la commission des finances du 3 mars 2010, vous avez traité du PL 10567 ouvrant un crédit de programme de 1 873 000 F pour l'exercice 2010, destiné à octroyer une subvention d'investissement à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD).

Suite aux questions qui ont été posées par votre commission, je vous prie de bien vouloir trouver en annexe les documents des deux constructeurs retenus par la FSASD pour l'élaboration du projet de loi.

Concernant les véhicules pour les professionnels de terrain, le budget prévu de 179'000.- par la FSASD a été élaboré sur la base de 6 véhicules électriques de type Bellier Opale "E au prix unitaire de 29'800.- sans batteries, ces dernières étant louées au prix de 190.- pièce par mois et financées par le biais du budget de fonctionnement de la FSASD.

Pour les véhicules utilitaires, le budget de 226'000.- prévu par la FSASD repose sur 5 véhicules de type Bellier Opale 2E au prix unitaire de 29'800.- sans batteries, soit 149'000.-, et 2 véhicules électriques Piaggio au prix de 38'500.- l'unité, soit 77'000.-.

Pour votre information, la FSASD a passé un accord avec la centrale commune d'achats de l'Etat (CCA) et délègue déjà à cette dernière la compétence d'acquérir pour la FSASD les biens et services dans les domaines de l'audiovisuel, des consommables informatiques, des fournitures administratives, des luminaires, du mobilier de bureau et des photocopieurs. De plus, comme mentionné dans l'exposé des motifs du PL 10567 concernant la procédure d'achat, l'acquisition de ces véhicules est soumise au règlement des marchés publics (L 6 05.01) du 17 décembre 2007.

Par conséquent, afin de tenir compte des préoccupations de votre commission, je propose que la procédure d'appel d'offres pour l'acquisition des véhicules soit effectuée en collaboration avec la commission d'achat des véhicules de l'Etat (CAVE), ce qui permettra d'appliquer des critères de choix identiques entre l'Etat de Genève et la FSASD, notamment pour la durée de garantie offerte par le constructeur.

En outre, selon les informations reçues ce jour, je tiens à vous informer que conformément au contenu du projet de loi et de son exposé des motifs, l'acquisition des lits électriques pour la structure UATR de Villereuse devait être effectuée conjointement avec la Fondation La Vespérale par le biais d'un appel d'offre de marché public afin de bénéficier de conditions financières plus favorables.

Or, il s'avère que cette démarche a déjà été effectuée et que l'ensemble des lits a d'ores et déjà été acquis par la Fondation La Vespérale qui en demande maintenant le paiement auprès de la FSASD, nonobstant le fait que le projet de loi 10567 soumis ne soit pas encore voté par le Grand Conseil.

Il s'agit là d'une anticipation fort malheureuse dont les causes sont à rechercher dans la volonté de la FSASD d'atteindre une plus grande efficacité dans l'utilisation des fonds publics.

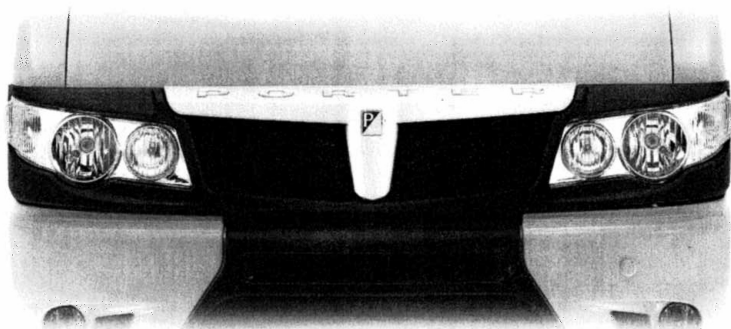
En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.



Pierre-François Unger

Annexes mentionnées

Copie : M. Michel Mansey, directeur général de la FSASD



PORTER | MAXXI

Liste de Prix 2009



Feuillet Technique

	1.5 Tonne	1.7 Tonne	1.5 Tonne 4x4	1.7 Tonne 4x4
Motorisation	1.300 cm ³ benzine E4		1.300 cm ³ benzine E4 + GPL (gaz liquide)	
Alimentation	injection multi-point indirecte		GPL -Sequent-, injection séquentielle par phases avec contrôle de commande électronique	
Puissance max.	48/4.800 kW, t/min		46,8/5.000 kW, t/min	
Retroidissement	liquide		liquide	
Vitesse max.	130 km/h		130 km/h	
Traction	roue arrière / 4x4		roue arrière	
Pneumatiques	155 R12 86/88 N		155 R12 86/88 N	
Poids total au sol	1.500 kg	1.700 kg	1.500 kg	1.700 kg
Poids tracté	600 kg		600 kg	

Dimensions

	Chassis	Pickup	Benne basculant	Big/Top Deck	Fourgon	Bus (vitre)
Longueur	3.570 mm	3.420 mm	3.565 mm	3.775 mm	3.400 mm	3.400 mm
Largeur	1.395 mm	1.395 mm	1.460 mm	1.460 mm	1.395 mm	1.395 mm
Hauteur	1.705 mm	1.705 mm	1.800 mm	1.730 mm	1.870 mm	1.870 mm
Empattement	1.830 mm	1.830 mm	1.830 mm	1.830 mm	1.810 mm	1.810 mm
Volume de chargement					3 m ³	3 m ³ / 1.4 m ³
Surface de chargement		1.330 x 1.980 mm	1.400 x 1.930 mm	1.400 x 2.325 mm	1.270 x 1.760 mm	1.270 x 1.760 mm

Charge utile

	Pickup	Benne basculant	Big/Top Deck	Fourgon	Bus (vitre)
1.5 tonne benzine	650 kg	615 kg	650 kg	550 kg	520 kg
1.5 tonne ECO-Power	605 kg	565 kg	605 kg	520 kg	490 kg
1.5 tonne 4x4 benzine	605 kg	565 kg	605 kg	520 kg	490 kg
1.7 tonne benzine	850 kg	815 kg	830 kg	750 kg	-
1.7 tonne ECO-Power	805 kg	765 kg	705 kg	720 kg	-
1.7 tonne 4x4 benzine	805 kg	765 kg	705 kg	720 kg	-

Liste de prix

		Chassis	Pickup	Benne basculant	Big Deck ridelles en acier 300 mm	Top Deck ridelles alu 400 mm	Fourgon	Bus vitre 14 places.
Essence 4x2								
Standard	excl. TVA	17'800.-	18'500.-	20'900.-	19'800.-	20'600.-	19'400.-	21'300.-
	incl. TVA	19'153.-	19'906.-	22'488.-	21'305.-	22'166.-	20'874.-	22'919.-
Extra	excl. TVA	18'900.-	19'600.-	22'000.-	20'900.-	21'700.-	20'700.-	22'400.-
	incl. TVA	20'336.-	21'090.-	23'672.-	22'488.-	23'349.-	22'273.-	24'102.-
Essence 4x4								
Standard	excl. TVA	23'500.-	24'200.-	26'500.-	24'900.-	25'500.-	24'800.-	26'400.-
	incl. TVA	25'286.-	26'039.-	28'514.-	26'792.-	27'438.-	26'685.-	28'406.-
Extra	excl. TVA	24'600.-	25'300.-	27'600.-	26'000.-	26'600.-	25'400.-	27'500.-
	incl. TVA	26'470.-	27'223.-	29'698.-	27'976.-	28'622.-	27'330.-	29'590.-
ECO Essence / GPL								
Standard	excl. TVA	20'800.-	21'500.-	23'900.-	22'800.-	23'600.-	22'600.-	24'300.-
	incl. TVA	22'381.-	23'134.-	25'716.-	24'533.-	25'394.-	24'318.-	26'147.-
Extra	excl. TVA	21'900.-	22'600.-	25'300.-	23'900.-	25'000.-	23'700.-	25'300.-
	incl. TVA	23'564.-	24'318.-	27'223.-	25'716.-	26'900.-	25'501.-	27'223.-

		Chassis	Pickup	Benne basculant	Big Deck ridelles en acier 300 mm	Top Deck ridelles alu 400 mm	Fourgon	Bus vitre 14 places
électro 4x2 96V								
Modèle 2008	excl. TVA	35'000.-	35'800.-	37'100.-	36'800.-	37'400.-	36'400.-	37'300.-
	incl. TVA	37'660.-	38'521.-	39'920.-	39'597.-	40'242.-	39'166.-	40'135.-

		Chassis	Pickup	Benne basculant court	Benne basculant long
Maxxi 1.3 Essence					
	excl. TVA	24'000.-	25'000.-	27'700.-	28'200.-
	incl. TVA	25'824.-	26'900.-	29'805.-	30'343.-
Maxxi Essence/GPL					
	excl. TVA	26'400.-	28'200.-	30'200.-	30'700.-
	incl. TVA	28'406.-	30'343.-	32'495.-	33'033.-

Couleur: Blanc, Orange, Rouge, Bleu | Couleur RAL 2011: CHF 495.- (incl. TVA)

Ridelles aluminium 300 mm pour Porter Pickup: CHF 480.- (incl. TVA) | Porter benne basculant, que livrable avec ridelles en alu, inclus dans le prix

Principaux équipements de série Porter Standard: Direction Assistée

Principaux équipements de série Porter Extra: Direction Assistée, lève-vitre électrique, radio/CD/MP3, console centrale, détecteurs de parc, verrouillage central



Toute modification technique et esthétique par la fabrique demeure réservée.

Les pièces de rechange PIAGGIO d'origine offrent une sécurité de qualité et garantissent des performances maximales de votre véhicule.

Import Piaggio Suisse

DOCAR
AG
NUTZFAHRZEUGE

Docar AG Nutzfahrzeuge

Kasernenstrasse 148
7000 Chur
Tel. 081 258 66 67
Fax 081 258 66 29
dispo@docar.ch

Concessionnaire Piaggio



www.piaggio-porter.ch

Bellier Opale 2E

Caractéristiques techniques

Motorisation

Moteur électrique AC
Boîte de vitesse à un seul rapport

Moteur électrique

Type : AC 80V
Puissance nom. (kW) 7,5
Couple max. (Nm) 11,14
Refroidissement air

Batteries à choix*

Batteries Plomb 80V/84Ah
Batteries Nickel Cadmium 78V/100Ah
Batt. Lithium-ion (LiFePO4) 80V 100Ah à 300Ah

Recharge pour un cycle complet (h) 6
Vie estimée (cycles, selon type) 600 à 1000

Coût de la recharge complète** (CHF) 0.90 à 4.80

* déterminés par nos techniciens en fonction de l'utilisation du VE ; **selon type de batteries, au prix moyen de 0.20 CHF/kWh

Châssis

Châssis: acier thermolaqué
Carrosserie : fibre de verre, résine polyester

Chauffage

Chauffage électrique, puissance (kW) 2

Autonomie et consommation*

Autonomie moyenne** (km) 40 à 175
Consommation en position éco (Wh/km) 125
Consommation en position sport (Wh/km) 205

* mesurée à la prise 220V 10A ; **selon pack batteries

Performances

Vitesse maximale (km/h) 80
Accélération: 0 - 50 km/h (s) 5,5

Freins

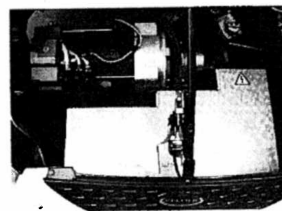
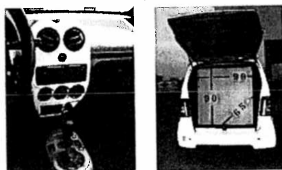
Freins hydrauliques à double circuit
Disques à l'avant, tambours à l'arrière
Freins de stationnement par câble sur tambours arrière
Assistance par récupération de l'énergie sur les roues avant

Roues

Jantes aluminium 14"
Pneumatiques avant et arrière 145/70R14

Poids

Poids à vide (kg) 550
(inclus batterie LiFePO4 et conducteur)
Charge utile (kg) 250
Poids total (kg) 800



Présenté par:

e'mobile

Association suisse des véhicules routiers
électriques et efficients

Pavillonweg 3
CH - 3001 Berne

Tél. +41 31 560 39 93

Fax +41 31 560 39 91

info@e-mobile.ch, www.e-mobile.ch



Avec le soutien de

suisse énergie

Bellier Opale 2E

Description du modèle

Equipement de base

- Prix en CHF, incl. 7.6% T.V.A. :
- 29'800.- sans batterie
- 30'550.- toutes options, sans batterie
- Batteries Plomb: dès 5'900.-
- Location (batteries Plomb): dès 190.-/mois pendant 3 ans
- Batteries Nickel Cadmium: dès 14'000.-
- Batteries Lithium-ion (LiFePO4): dès 8'600.-

Equipement sécurité

- Véhicule homologué en catégorie quadricycle à moteur
- Carrosserie en fibre de verre et résine polyester (excellente absorption de l'énergie cinétique)
- Bac batterie intégré au châssis sous les sièges (sécurité maximum en cas de collision)
- Appuie-têtes réglables en hauteur
- Radar de recul (option)
- Airbags (non)
- ABS (non)

Equipement intérieur

- Vide-poches tableau de bord et portes
- Espace de rangement latéral arrière
- Eclairage intérieur temporisé
- Lève-vitres électriques (option)
- Dépressurisation habitacle pour une fermeture aisée des portes (option)

Equipement de confort et fonctionnalité

- Verrouillage centralisé (option)
- Dossiers de sièges réglables
- Cache bagages arrière démontable (option)
- Auto radio lecteur de CD (option)
- Chauffage électrique (option)

Equipement extérieur

- Rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur
- Jantes en alliage léger
- Spoiler arrière
- Vitres teintées
- Essuie-glace arrière (option)
- Phares et feu de brouillard (option)

Couleurs

- blanc, bleu midnight metal, champagne gold, gris metal, noir metal, marron modus, vert modus

Places

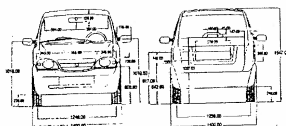
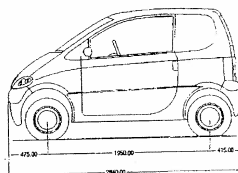
- Nombre de places: 2

Informations sous réserve de modifications, date 01/2009



Dimensions

- Longueur (mm): 2'840
- Largeur (mm): 1'400
- Hauteur (mm): 1'547



Pour plus d'informations:

AUTOS & ENERGIES Sàrl

133, route de Peney
CH-1214 Vernier

Tél. 022 341 08 74
Fax 022 341 17 65

info@a-e.ch
www.a-e.ch

Date de dépôt : 20 avril 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Eric Stauffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le MCG ne conteste en aucun cas le travail fourni par la FSASD. En revanche le MCG conteste les caprices de certains en mal de publicité dans le domaine du développement durable !

De quoi s'agit-il ?

Non pas de soins à domicile mais d'achat de véhicules à des prix exorbitants qui devraient être électriques !

A l'heure où l'Etat se doit de faire des économies, à l'heure où il existe des véhicules très écologiques et de marque Suisse (Smart), idéaux pour des déplacements en zone urbaine, le MCG refuse d'avaliser une dépense d'environ 55 000 francs par véhicule !

Sans aborder ici le fait qu'avant même un AIMP soit ouvert et le présent projet de loi voté, l'entreprise qui vend lesdits véhicules fait de la publicité en mentionnant la fourniture de véhicules à la « FSASD » !

Lors des travaux de commission, un député libéral propose de diminuer le présent PL du montant du prix des véhicules soit 405'000 francs. Amendement soutenu par le MCG.

Résultat du vote:

« Projet de loi ouvrant un crédit de programme de 1 468 000 F pour l'exercice 2010, destiné à octroyer une subvention d'investissement à la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD) »

La proposition d'amendement du titre du PL 10567 est refusée par :

Pour :	5 (2 L, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	7 (2 S, 3 Ve, 2 PDC)
Abstentions :	2 (2 R)

Aussi le Mouvement Citoyens Genevois reprendra en plénière cet amendement pour réduire le présent PL du montant du prix des véhicules !