

*Date de dépôt : 8 février 2011*

## **Rapport**

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings portant sur le contrôle du stationnement pour les années 2011-2013**

### **Rapport de M. Guy Mettan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des finances a examiné ce projet de loi lors de ses séances des 26 janvier et 2 février 2011 sous la présidence de M. Eric Bertinat, en présence de M<sup>mes</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat et Rebecca Dougoud, directrice à la direction générale de la mobilité et de M. David Favre, secrétaire général adjoint en charge de la mobilité au DIM. Le procès-verbal a été assuré par M<sup>me</sup> Marianne Cherbuliez.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que le dernier contrat de prestations pour la Fondation des parkings ne portait que sur un an. L'an dernier a été une année d'essai puisque la Fondation des parkings venait de reprendre le contrôle du stationnement en ville. Il était donc plus sage de faire un contrat sur une année puisqu'ils n'avaient pas d'expérience sur ce point. Le présent contrat est beaucoup plus précis sur le contrôle, lequel a eu des effets puisque les règles de stationnement ont effectivement été mieux respectées. L'idée est d'avoir un contrôle plus uniforme sur toutes les zones dont la fondation à la charge, avec un passage une fois par semaine dans chaque quartier. Il y a, par ailleurs, des agrandissements et des projets de nouveaux P+R. Des indicateurs précis ont été mis au point. Il faut noter une modification de la tarification des P+R, certains étant désormais passés à 150 F/mois. Pour ceux qui avaient une fréquentation très basse, les tarifs sont passés à 90 F/mois. Il y a doute que cette stratégie de différenciation de tarification porte ses fruits, mais il valait la peine de l'essayer.

Le MCG se dit d'emblée opposé à un contrat de prestations portant sur trois ans, car la gestion de la fondation n'est pas satisfaisante. Il rappelle que la fondation avait mandaté Manpower pour engager des agents contractuels, dont 23 frontaliers, pour un montant de 200 000 F. Il affirme que les engagements de frontaliers auraient continué pour d'autres fonctions et aimerait avoir des détails sur ce point, que ce soit dans le secteur administratif, du nettoyage ou de l'entretien. Il a par ailleurs appris que le conseil de fondation aurait mandaté un audit externe, pour un coût de 50 000 F afin de connaître la provenance de ses employés. Cette information avait d'ailleurs valu des ennuis juridiques au représentant du MCG au sein du conseil d'administration. Dans ces conditions, il suggère de limiter le contrat à un an seulement, afin de voir si la fondation fait de réels efforts dans le sens du respect des engagements et des emplois. Le MCG s'opposera donc à la durée de trois ans pour le prochain contrat de prestations.

On lui répond qu'il a été décidé, dit et redit au conseil de fondation que l'OCE se tient à disposition et que la fondation doit engager ses collaborateurs au travers de l'OCE et non de Manpower. Une injonction forte a été donnée à la fondation d'engager des chômeurs résidant à Genève, en passant par l'OCE et non par une autre entreprise, cela essentiellement pour des raisons de coût. La situation se régularise gentiment, mais on n'a pas de décompte précis au sujet des frontaliers et des autres employés. Quant à l'audit, ce n'est pas une enquête portant sur la provenance des employés, mais un plan mobilité, comme il s'en fait dans nombre d'entreprises à Genève ; ce plan permet d'avoir une meilleure utilisation de la mobilité, de ne pas squatter les parkings de la fondation, d'avoir des vélos électriques pour aller d'un parking à l'autre pour aller plus rapidement, etc. Un tel plan mobilité doit être organisé dans toutes les entreprises d'une certaine taille. A cet égard, la somme de 50 000 F demandée pour réaliser ce plan mobilité ne semble pas excessive.

Le représentant UDC aimerait savoir ce qui s'est fait et se fera durant les prochaines années pour réellement réduire les coûts de cette fondation car, pour le moment, ils ne font que voter des frais en augmentation. Il ne perçoit pas d'efforts de rationalisation, cela d'autant plus que cette fondation vit surtout de la punition qu'elle inflige aux gens mal garés. Il mentionne un point qui pourrait mener l'UDC à refuser ce projet de loi : selon un accord conclu entre l'Etat et la Ville, l'Etat doit dédommager la Ville de 5 millions en 2010, 3 millions en 2011 et 1 million en 2012.

On lui répond que cet accord a été passé pour transférer le personnel et que cela n'a rien à voir avec le contrat de prestations. L'intégralité des montants a déjà été payée. Pour le reste, s'il est demandé à la fondation

d'honorer plus de prestations, comme c'est le cas, cela coûte logiquement plus cher. Par ailleurs, les personnes sont amendées uniquement parce qu'elles n'ont pas respecté la loi.

On précise que, dans le premier contrat de prestations, il n'y avait pas d'annexe sur les indicateurs ; il fallait évaluer la situation avec la fondation, confirmer ces effectifs et voir si les montants demandés correspondaient réellement aux coûts de la prestation. Un travail assez fin sur toute cette question a été fait, lequel a permis d'identifier qu'avec les effectifs de la fondation, il est possible de lui demander un taux de couverture de 20% quotidien, soit un contrôle de toutes les places de stationnement du canton sous la responsabilité de la fondation une fois par semaine. Ainsi, les effectifs identifiés dans le premier contrat de prestations, qui avaient été calculés sur la base de ce qu'avait fait la Ville de Genève, était conformes. En revanche, dans le nouveau contrat, l'Etat précise clairement ce qu'il attend de la fondation et fixe des indicateurs clairs. Il n'y a pas de grosses évolutions d'un contrat à l'autre.

Un député radical dit sa satisfaction qu'il soit possible d'avoir un macaron pour zones bleues par le biais de l'employeur. Cela dit, il voit qu'en 2008, sur 86 postes, il y avait 16 personnes au service finances et administratif, 4 à la direction, 2 à la planification et 2 aux services informatiques. Ces proportions lui semblent quelque peu élevées. Aujourd'hui l'effectif total est désormais passé à 142 collaborateurs, puisqu'il y a eu une augmentation du service du stationnement depuis la reprise de la tâche de contrôle du stationnement par la fondation. Reste que la proportion du secteur administratif est un peu élevée et pose la question de l'efficacité. Soit il y avait trop de monde jusqu'en 2008 dans ce secteur, soit il n'y en a pas assez maintenant. Il demande s'il y a des possibilités de développement de PPP.

Le DIM répond que les PPP peuvent effectivement être développés, mais rappelle que les parkings sont rarement rentables. Ainsi, le parking de Plainpalais ou celui sous le lac n'ont été rentables qu'après 20 ans. Les privés interviennent surtout au moment de la construction, mais rarement au niveau de l'exploitation, car ils ne souhaitent certainement pas apporter des finances à fonds perdus, puisque cette exploitation n'est pas rentable.

S'agissant du ratio administratif, l'année 2008 a été une première année de transition. En 2009, il y avait 142 personnes et le taux de personnel administratif n'avait pas changé par rapport à 2008, ce qui signifie que l'efficacité a été augmentée ; le personnel administratif représente 15%, ce qui ne lui semble pas énorme. Il faut aussi noter que les objectifs étaient bien différents et qu'il n'y avait pas le même type de personnel. A ce propos, la fondation ne fait pas que du contrôle de stationnement. Toutes les autres

activités de la fondation nécessitent également des ressources humaines. Il s'avère que le cumul de ces différentes activités est une affaire intéressante pour la fondation, puisque le personnel administratif n'a pas augmenté avec l'ajout de la tâche de contrôle du stationnement.

Les libéraux entendent, de la part des milieux économiques, que le zèle est encore très fort, pour amender notamment les petites entreprises. Ils sont perplexes par rapport à l'efficacité du contrôle et aux problèmes que celui-ci pose aux entreprises. La problématique du parking ne peut être séparée du chaos urbain qui règne actuellement à cause des travaux. Il y a une sorte de punition des entreprises par ce contrôle du stationnement, qui n'a pas lieu d'être tant que le trafic et la mobilité ne se seront pas améliorés en ville. Les libéraux attendent donc une amélioration par rapport aux entreprises, d'année en année.

Le DIM répète qu'il s'agit de personnes en infraction. Le nombre de places de stationnement n'a pas drastiquement diminué malgré les nombreux travaux. Les contrôles se font une fois par semaine dans chaque rue, ce qui ne constitue pas du harcèlement. Cela dit, en pratique, les agents contractuels doivent bien passer plusieurs fois pour effectuer le contrôle. Le DIM relève que, si cette fondation était une entreprise privée, on ne lui reprocherait pas de bien faire son travail. Ce problème d'incivilité globale en matière de circulation se retrouve à la rue du Rhône, comme ailleurs. On ne peut reprocher à la fondation d'être plus efficace que la Ville ne l'était lorsqu'elle réalisait ce travail de contrôle du stationnement de manière non systématique. La solution d'un passage une fois par semaine a été retenue pour que le travail soit bien fait. A la rue du Rhône, la volonté est de pouvoir intervenir par des opérations permettant d'enlever le trafic illicite de cette rue. Le problème se situe plus dans la manière dont les gens se comportent à Genève. Si cette fondation était privée, elle serait certainement certifiée et « recevrait les félicitations du jury ».

Le député UDC constate que les effectifs, en nombre de collaborateurs, ont passé de 29 à 84 entre 2008 et 2009. Il semblerait que le nombre de places n'ait pas changé mais que seul le contrôle ait varié. Il demande combien de places en plus la fondation doit contrôler. Réponse : environ 40 000 places en Ville de Genève. Par le passé, la fondation ne contrôlait que les horodateurs alors qu'en 2009, elle s'est vu confier en plus le contrôle de toutes les autres places de stationnement.

Un député radical partage le point de vue libéral visant à opter pour un contrat de prestations ne portant que sur un an. La même discussion l'an dernier. Il ne s'agit pas de ne plus rien faire du tout, mais bien de faire preuve d'un peu de bon sens car ils avaient l'impression que les contractuels

voulaient faire du zèle et appliquer les consignes du gouvernement à la lettre. Le but de l'Etat est-il de pousser la fondation à encaisser de plus en plus d'amendes ? Il estime qu'on n'a pas encore trouvé d'équilibre par rapport à la situation difficile que connaît actuellement Genève, avec les nombreux travaux qui éventrent et encombrant ses rues. De plus, les radicaux ne sont pas convaincus que la fondation soit irréprochable en ce qui concerne les ressources humaines, raison pour laquelle ils ne veulent pas donner ce chèque en blanc sur trois ans et sont plus favorables à un contrat de prestations d'une année.

On lui rappelle que la fondation n'encaisse pas les amendes. Elle n'est pas rétribuée en fonction de son chiffre d'affaires. Le montant total des amendes encaissées n'a pas significativement bougé ; il n'y a donc pas eu de zèle excessif. Ce qui a réellement été modifié est le fait que les contrôles ont porté leurs fruits : un changement des comportements a pu être constaté, il y a eu une atteinte des objectifs car il y a moins de stationnements illicites hors cases et sur les trottoirs par exemple. L'objectif est de faire respecter la loi. Si l'on n'est pas content, il conviendrait plutôt de modifier les indicateurs plutôt que de pénaliser la fondation en lui proposant un contrat de prestations ne portant que sur un an, ce qui ne permet pas à la fondation d'avoir des perspectives. Prendre une telle décision revient à pénaliser injustement la fondation pour un travail que l'Etat lui demande de faire.

Un autre député libéral revient sur la notion de zèle et cite l'exemple de l'époque où il existait encore des douaniers, lesquels pouvaient travailler normalement ou faire du zèle. Lorsqu'ils travaillaient normalement, personne ne disait qu'ils travaillaient illégalement. Il faut faire très attention à cette notion de zèle, qui peut avoir une signification différente pour les enseignants ou les médecins, par exemple. Il relève que trois postes supplémentaires sont prévus au DSPE et aimerait en savoir plus sur la fonction d'aide au contrôle du stationnement de ces trois postes.

Un député Vert constate que la Commission des finances considère que la Commission des transports n'est pas utile, puisque les commissaires refont ici le travail. Cela ne lui pose aucun problème, mais il le faut alors refaire ce travail complètement et comme il faut...

De son côté, une députée socialiste estime que ce n'est pas le zèle qui est problématique mais le manque de zèle : les contrevenants sont des personnes qui ne respectent pas la loi et il est dès lors logique de les amender. Elle souhaite savoir si la fondation sous-traite certaines tâches à d'autres et quel contrôle l'Etat aurait par rapport à d'éventuels sous-traitants.

On lui répond que la fondation a un conseil de fondation, dans lequel tous les partis sont représentés, lequel contrôle ladite fondation. De plus, il y a des objectifs à fixer sur les P+R ; c'est le plan directeur du stationnement et des P+R qui donne à la fondation des indications sur ce qu'elle doit faire. L'Etat contrôle toutes les fondations, y compris la Fondation des parkings. M<sup>me</sup> Künzler participe au conseil de fondation, mais ne le préside pas. Le présent contrat de prestations ne porte que sur le contrôle du stationnement, soit sur un point bien précis pour lequel ont été fixés des objectifs et des indicateurs. L'Etat verse chaque année une somme similaire à la fondation pour qu'elle délivre cette prestation de contrôle du stationnement, à savoir quelque 10 mios par année. Cela dit, les objectifs et indicateurs peuvent éventuellement être discutés et modifiés.

Le député MCG constate que personne n'a demandé que la fondation ne mette plus de contraventions ; les commissaires ont juste demandé que le bon sens soit la règle dans la gestion des places de stationnement et que lorsqu'une personne amène des objets à Caritas la veille de Noël, elle ne se fasse pas amender. Il a ensuite entendu prétendre que la fondation n'encaissait pas les amendes et qu'il fallait cesser de croire au mythe qui prétendrait le contraire. Il trouve cet argument risible et se demande si autant de postes seraient maintenus à la fondation si elle ne mettait plus aucune amende. Les deux choses sont bien liées et il n'y aurait pas 82 contractuels si aucune contravention n'était infligée.

Il constate que suite au transfert des 80 postes de la Ville à la fondation des parkings, les agents de la Ville sont désormais affectés à d'autres tâches, qui ne concernent pas vraiment la sécurité et il souhaiterait savoir comment le Conseil d'Etat, qui a la haute autorité de surveillance des communes, contrôle la Ville de Genève. Il affirme par ailleurs avoir reçu une information suivant laquelle la commune de Lancy aurait demandé à la fondation de venir contrôler ses places de stationnement, particulièrement ses zones bleues. La fondation a accepté cette tâche, mais contre rémunération de 500 000 F par an, alors que Lancy n'encaisse pas le fruit des contraventions. Ainsi, Lancy a très logiquement refusé l'offre de la fondation. Il termine en s'insurgeant du fait que des députés se soient faits amendés devant le Grand Conseil avec des deux-roues. Il faut qu'ils soient un peu cohérents et qu'ils arrêtent de s'auto-flageller avec ce respect de la loi à la lettre. Certains feraient mieux de balayer devant leur porte avant d'aller voir ce qu'il y a chez leur voisin. Pour toutes ces bonnes raisons, le MCG s'opposera à ce projet de loi ou, au mieux, l'acceptera pour une année de contrat de prestations.

Une députée Verte imagine que chacun pourrait raconter une anecdote sur le stationnement, afin de faire appel aux sentiments de frustration des uns est

des autres. Or la loi est la même pour tous et il est normal de la respecter. Ces appels à la tolérance de la part de partis qui se disent sécuritaires et qui basent toute leur campagne politique sur la sécurité sont décidément très surprenants.

Quant aux entreprises, elles sont bien contentes que l'on fasse respecter la loi en matière de stationnement. Des commerçants de la Corraterie avaient été auditionnés en Commission des transports, suite à une pétition et ils avaient dit qu'ils avaient un meilleur roulement au niveau de la clientèle depuis qu'il y avait la zone bleue et un meilleur contrôle du stationnement car leurs clients trouvent plus facilement une place de stationnement. Ces commerçants demandaient d'ailleurs plus de contrôles. Les entreprises, qui doivent se déplacer en ville avec des véhicules professionnels, ont également tout intérêt à ce que les gens qui n'ont rien à faire sur des cases de livraison n'y soient pas. Les entreprises ont tout à gagner à ce qu'il y ait un contrôle strict du stationnement. Suite au contrat de prestations de l'an dernier, il y avait d'ailleurs eu des négociations et on était arrivé à un accord entre le Conseil d'Etat, la Fondation des parkings et les représentants des entreprises. L'an dernier, le contrat de prestations portait sur un an car la fondation venait de reprendre le contrôle du stationnement. Maintenant, la situation est différente puisque le travail sur les indicateurs et les objectifs a été fait. On ne peut, chaque année, recommencer le même exercice. Le principe du contrat de prestations est précisément d'avoir une planification sur plusieurs années, raison pour laquelle le contrat sur une année doit rester exceptionnel. De plus, si la fondation doit signer un contrat chaque année, elle va aussi passer beaucoup de temps à le négocier à nouveau à chaque fois, au détriment d'autres tâches qu'elle pourrait réaliser.

Sur la forme, elle trouve qu'ils devraient changer le système du préavis. Ce projet de loi a déjà été étudié en Commission des transports, laquelle a traité de toutes les questions soulevées ce jour sur le transport. La Commission des finances est censée se pencher sur les aspects financiers du projet de loi, ce que les commissaires n'ont pas fait jusqu'à maintenant. Ainsi, si la Commission des finances refait le travail qui a déjà été fait dans toutes les autres commissions, elle propose de fusionner toutes les commissions en une seule. Si des préavis sont demandés à d'autres commissions, il convient d'en tenir compte, sinon tout ce travail n'a pas de sens. Son groupe s'oppose donc à l'audition de la fondation sur ce point car elle a, sur le même sujet, déjà été auditionnée par la Commission des transports. Elle demande que le projet de loi soit approuvé tel que présenté, afin que la loi soit respectée.

Très en verve, son collègue indique que la majorité des députés sont favorables à l'automobile. Ils peuvent donc supprimer sans autres les zones bleues ; ainsi, il n'y aura plus de problèmes de stationnement et chacun pourra se garer plus longtemps. La suppression des zones bleues empêchera également l'accès aux commerces en voiture. Il trouve cette idée vraiment excellente et suggère aussi de favoriser le parking en double file, ce qui évitera que les autres voitures et les bus puissent circuler et permettra de générer plus de bouchons, ce qui sera formidable. Les Verts vont être favorables à l'abolition des contrôles en période de travaux, pour être sûrs que tout soit vraiment bouché et pour rendre la voiture totalement inefficace en ville. Ce serait la meilleure manière de lutter contre l'automobile en ville aujourd'hui et, de ce fait, il est prêt à suivre le MCG dans cette voie.

La LIAF est une loi qui l'a beaucoup intéressé et amusé, car elle peut avoir des effets assez pervers. Il demande les conséquences que peut avoir un contrat d'un an sur la pertinence des indicateurs, sur le niveau financier s'agissant notamment des reports de boni, et en termes de pilotage. Il demande aussi si la fondation peut refuser de réaliser certaines tâches qu'elle considère comme étant trop compliquées. Il trouverait assez amusant que la fondation se retire de ce type d'action et de revenir à une logique plus étatiste. Il a toujours considéré que le contrôle du stationnement constituait une tâche d'autorité, qui devait être en main publique et non d'une fondation, fût-elle de droit public. Il est favorable à ce que des fonctionnaires soient assignés à cette tâche. Il conclut en disant qu'il est favorable à la fonctionnarisation de tâches, qui ont été déléguées à certaines fondations, et qu'il serait dommage de se priver de fonctionnaires supplémentaires.

Sur le principe et la tâche du contrôle, le DIM indique que la fondation pourrait effectivement refuser ce contrat de prestations. C'est une demande de prestations que fait l'Etat et aucun prestataire n'est obligé de signer un contrat de prestations. Un tel refus impliquerait d'engager probablement des forces de police cantonales ou municipales supplémentaires pour effectuer le contrôle du stationnement. Il ne s'agit pas d'une loi à bien plaider, mais d'une loi fédérale à appliquer, la LCR, laquelle est déjà appliquée de manière nettement plus souple à Genève que partout ailleurs en Suisse. Au niveau de la LIAF, faire des contrats de prestations sur une année est quelque chose de très particulier. En limitant le contrat à un an, il n'y a plus de contrôle des indicateurs et cela constitue un retour à l'ancien système, en quelque sorte. Il n'est donc pas possible, dans ce cas, de pouvoir appliquer le nouveau système LIAF. Un contrat sur un an implique un calcul des bonis et des malus en fin de chaque année. A l'inverse, si le contrat est régulier et porte sur plusieurs



années, il est possible d'avoir une vision à long terme ; le contrat s'inscrit alors parfaitement dans les dispositions LIAF.

Le représentant du DSPE rappelle que la LIAF, issue de cette Commission et correspondant à la volonté du Grand Conseil, a été faite pour fixer un contrat de prestations sur quatre ans. L'administration a le rôle de préparer le contrôle des subventionnés, lequel est basé sur l'atteinte des indicateurs. Si le contrat ne porte que sur un an, il est difficile d'estimer cette atteinte des objectifs. C'est au cours de l'année 2011 que le PL 2012 est élaboré et, à ce moment, les commissaires n'ont comme indicateurs que ceux du contrat de prestations de 2010, qui étaient différents. Cela démultiplie la charge de travail et ne permet pas au Grand Conseil d'avoir les informations pertinentes pour voter le prochain contrat.

Au début de la LIAF, il était bon d'avoir des contrats sur une année parfois, puisque c'était une année de démarrage. Par contre, par la suite, ils ont presque toujours fait des contrats pour trois ans, pour compléter la période, ou pour quatre ans, pour valider la période. La commission a aussi demandé de regrouper l'ensemble des projets de lois LIAF dans le cadre d'une politique publique. Il est aujourd'hui important de faire coïncider la durée des projets de lois, pour la validation et le contrôle des politiques publiques tel que demandé par l'article 22, al. 3 LIAF, afin que les commissaires aient une vision globale de l'ensemble de la politique publique. Pour ce faire, il faut que la période des indicateurs corresponde à chaque projet de loi qui concerne la même politique publique. Ils tendent vers cela et un vote sur une année serait un élément bloquant pour atteindre cet objectif que le Conseil d'Etat s'est fixé d'entente avec les commissaires.

Un député PS préfère que les lois soient respectées à la lettre plutôt qu'à la napolitaine. Dès lors, lorsqu'une loi est votée, il faut donner à l'administration les moyens de la faire respecter. A Genève, il y a trop de voitures qui ne sont pas assez contrôlées. Aujourd'hui, ce sont les entreprises qui en paient les frais au quotidien. En effet, il est impossible de travailler en ville avec une camionnette ou une voiture d'entreprise en raison du nombre important de voitures privées insuffisamment contrôlées. Il y a encore des efforts à faire au niveau de la fondation pour que ce contrôle soit effectué de manière beaucoup plus efficace. Il est surpris par certains propos qui semblaient demander à l'administration et à la fondation de travailler moins et moins efficacement, voire d'être payés à ne rien faire. Enfin, il n'a pas vu d'indicateurs de comparaison avec d'autres collectivités publiques, comme Lausanne par exemple, où il existe un contrôle plus présent et plus régulier. Un tel indicateur permettrait de voir si Genève n'aurait pas besoin de plus de contrôleurs et de contrôles.

Le DIM répond qu'il y a eu des comparaisons, mais qu'elles sont difficiles à faire car, à Lausanne et dans d'autres villes, le contrôle du stationnement est une tâche de la police municipale et non externalisée dans une fondation de droit public. Certains contractuels pourraient être plus sévères que d'autres mais il ne s'agit ici pas de harcèlement. S'agissant de la ville de Lancy, la commune s'est pour le moment contentée de demander une offre à la fondation, rien de plus. Il n'y a pas eu d'engagements de contrôleurs supplémentaires, depuis une année et que leur salaire est de 64 000 F par an.

Un député PDC constate que les contrevenants n'existent pas que sur la voie publique, mais aussi dans cette commission. Cela dit, le PDC soutient la complémentarité des transports : il faut donc favoriser la mobilité par tous les moyens possibles et punir tous les contrevenants à la loi avec une sévérité égale, quel que soit le mode de transport concerné. Les commissaires avaient eu, il y a un an, un débat sur l'application jugée trop stricte du règlement. Ils ont constaté que ce problème avait depuis été résolu, ce qui prouve que la fondation les a écoutés. Il félicite le travail de cette fondation, qui a fait un grand pas vers l'unification du traitement des contrevenants. Cela constitue un énorme progrès car, par le passé, les amendes étaient en effet infligées un peu à la tête du client. Il a l'impression que la fondation a maintenant une doctrine qui tend à être appliquée avec plus de rigueur, de logique et de jugeote ; elle a pris une bonne orientation. S'agissant de la proposition du PLR d'éventuellement limiter le contrat de prestations à un an à nouveau, il fait observer qu'ils ont déjà fait cet exercice une fois. En conséquence, le PDC votera ce projet de loi, en espérant trouver une solution sur le problème de la durée. Si les commissaires optaient pour un contrat sur une année, ils pourraient demander au département de venir l'an prochain avec un projet de loi et un contrat de prestations portant sur 4 ans.

Le député Vert, toujours en verve, remarque qu'« en chaque Suisse sommeille un flic et que chez les Vaudois, il est réveillé ! ». En effet, la police vaudoise fait respecter la LCR beaucoup plus strictement qu'à Genève, où il semblerait que certains souhaiteraient que les élus n'aient pas forcément à respecter la loi. Le MCG lui semble prôner une application de la loi un peu à la tête du client et selon sa couleur de peau, à la française en somme. Les Verts sont plus pour une application helvétique de la loi. Il salue le PDC qui veut revenir à quelque chose de plus raisonnable.

Un député libéral estime qu'il faudrait prendre en compte les travaux, qui sont actuellement légion en ville. C'est la raison essentielle pour laquelle il serait bon d'avoir un contrat d'un an, pour voir ensuite ce qu'il en aura été de la sensibilité de la fondation aux circonstances actuelles, gênant le trafic privé

plus que de raison. Dans un an, les gros travaux devraient effectivement être achevés.

Son collègue radical ne croit pas que la Commission des finances veuille se substituer à la Commission des transports et répète les deux points gênants, à savoir la gestion des ressources humaines, à la fondation, et la sensibilité des agents de stationnement face aux travaux en Ville de Genève. Il demande donc que la commission puisse auditionner la fondation sur ces deux points en particulier. Si les commissaires sont ensuite rassurés, les radicaux voteront le contrat pour trois ans, sinon ils ne l'accepteront que pour un an.

Le DIM indique qu'il n'y a pas de problème pour elle à ce que la fondation soit auditionnée sur ces deux points. Il répète, s'agissant de la gestion du personnel, qu'il n'y a pas eu de nouveaux engagements sur le contrôle. L'unique engagement a été fait sur la gestion et l'entretien du parking de Sous-Moulin, qui a vu son nombre de places doubler. La fondation a reçu pour instruction de passer par l'OCE pour les engagements.

Un député libéral désapprouve le fait que le parlement soit l'otage d'un groupe pour qui toute personne se trouvant en dehors des frontières suisses est une personne à abattre. Il est opposé à cette inclination, de plus en plus importante au sein du Parlement, qui tend à exclure les autres.

Concernant les préavis des commissions spécialisées, la Commission des finances pourrait se contenter de travailler sur des chiffres et aller bien plus vite, mais on courrait le risque qu'elle refuse un projet de loi, du moment que celui-ci ne lui plaît pas. Il revient sur les trois postes du DSPE. On lui explique que ces postes sont prévus pour encaisser les amendes, faire les rappels, soit tout ce qui constitue la gestion des amendes.

Le député MCG aimerait savoir comment il est possible de ne pas comprendre qu'il y a un certain malaise avec les frontaliers, au vu du résultat des dernières élections cantonales qui a fait gagner nombre de sièges au MCG. A entendre certains, le MCG voudrait abattre tout ce qui est de l'autre côté de la frontière : le MCG n'a jamais eu de tels propos.

Suite à cette ardente discussion, le président propose de voter sur l'opportunité d'entendre la fondation sur ce projet de loi. Elle est acceptée par 11 voix et 3 abstentions. L'audition de l'Association des commerçants de la Ville de Genève est en revanche refusée.

## **Audition de MM. Frederik Sjollema, président, et Jean-Yves Goumaz, directeur général de la Fondation des Parkings**

La fondation a déjà été auditionnée à deux reprises par la Commission des transports au mois de décembre, raison pour laquelle il se limitera aujourd'hui aux aspects liés à la LIAF et aux aspects financiers. Il rappelle que le contrat de prestations initial portait sur la période 2010-2013, mais qu'à la demande de la Commission des transports, il a été scindé en deux avec une partie pour 2010, validée en octobre dernier par le Grand Conseil, et une partie portant sur les années 2011-2013. Cette scission a été décidée afin de voir comment se passerait concrètement le travail de la fondation sur le terrain durant cette première année du contrat, mais aussi en raison de l'absence d'indicateurs dans ce premier contrat, contrairement à ce que prévoit la LIAF. La Commission des transports a pu mesurer le travail fait sur le terrain durant cette année 2010 et a été convaincue par la qualité du travail accompli. Le volume des amendes d'ordre est un élément intéressant pour comparer l'année 2010 avec les années passées et pour voir si l'intensité du contrôle a été augmentée ou non. En fait, le volume de ces amendes d'ordre a été assez similaire en 2010 à ce qu'il avait été lorsque la Ville était en charge de ce travail et le faisait encore pleinement. En effet, dès que la Ville n'a plus voulu réaliser ces contrôles, l'intensité de ces derniers a diminué.

Le contrat de 2010 se base sur un bouclage définitif, lequel présente un excédent de recettes de quelque 900 000 F, dont 75% reviennent à l'Etat comme le prévoit le contrat. Cet excédent s'explique par le fait que les dépenses ont été plus faibles que celles budgétées, notamment parce que les départs de personnel au service du stationnement n'ont pas tout de suite été remplacés. Or, ces postes sont budgétés et nécessaires au vu du nombre de contrôles que l'Etat demande à la Fondation des parkings de réaliser. Le contrat 2011-2013 comporte désormais deux indicateurs d'efficacité et d'homogénéité.

En 2011 va entrer en fonction un nouveau matériel de saisie des amendes, qui remplacera un matériel obsolète dont les possibilités d'utilisation des informations sont extrêmement limitées. Le nouveau matériel sera moins cher et plus efficace que l'ancien. Le conseil de fondation a voté un investissement de 1,3 million pour ce faire. Ce matériel permettra aussi d'attester que les indicateurs sont bien remplis, ces appareils étant géo-référencés, ce qui permet de suivre le cheminement des contrôleurs en ville et de savoir quel contrôleur se trouve où et à quel moment. Sur le terrain, il y a toujours des contestations sur la manière dont le travail est fait. Il faut voir cela en ayant le sens de l'autocritique. Le bon sens est une vertu dont il faut faire preuve tous les jours. Les exceptions doivent être traitées de cas en cas.

Par contre, on se doit d'adopter une pratique uniforme s'agissant des cas récurrents, comme par exemple les personnes qui déménagent ou les deux-roues motorisés sur les trottoirs. Récemment, un groupe de travail a été mis en place avec le DIM et le DSPE afin de traiter ces cas récurrents et dégager une doctrine homogène sur le terrain. Sur le terrain, la loi doit être la même pour tous et il doit y avoir une homogénéité de traitement, à la fois pour les personnes et dans les différentes zones. Le contrat de prestations prévoit que la fondation donne trimestriellement un rapport à son mandant concernant le trimestre écoulé, portant sur les activités réalisées et sur l'atteinte ou non des objectifs. Le budget et les comptes de la fondation restent soumis au Conseil d'Etat et les comptes sont soumis au Grand Conseil. Le conseil de fondation, composé de 16 personnes, comporte 6 représentants désignés par le Conseil d'Etat et 7 par le Grand Conseil. Ainsi, 13 membres sur 16 représentent le propriétaire de cette fondation, ce qui signifie que le Grand Conseil a toutes les cartes en main pour que, même en cas de contrat pluriannuel, un point puisse être fait avec la Commission des transports et/ou la Commission des finances. Il n'est pas question pour la fondation de considérer que l'acceptation de ce contrat par le Grand Conseil lui donnerait toute liberté pendant toute la période d'application dudit contrat.

Le directeur de la fondation a dû mettre en place une structure de management et de conduite de nouveaux agents. Il a fallu aussi définir un concept afin d'avoir, dès le départ, une couverture la plus homogène possible au niveau du territoire. Trois sites de contrôle du stationnement sont désormais opérationnels ; il s'agit notamment d'identifier le nombre de places de stationnement et le type de contrôle à faire. Parallèlement, on a monté les équipes et formé le personnel qui, pour la plupart, n'avait pas d'expérience. Il y a une systématique dans l'approche, une analyse régulière des cas et des discussions tous les matins. C'est ainsi que des réglages ont déjà été faits avec les milieux professionnels et qu'un macaron professionnel a été introduit depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, lequel connaît un grand succès. La fondation souhaite poursuivre le dialogue pour régler ces problèmes à forte connotation subjective, même s'il y aura toujours des victimes de mauvaises expériences et des gens qui auront tendance à ternir l'image de l'activité de la fondation.

Un député radical aimerait savoir comment fonctionne le département des RH à la fondation.

On rappelle qu'il existait depuis 2003 un service du stationnement, lequel s'occupait uniquement du contrôle des horodateurs et faisait partie du département de l'exploitation. Suite au recrutement de 60 nouveaux collaborateurs, un département à part a été créé, qui ne s'occupe que de cette

problématique du contrôle du stationnement. Il y a maintenant quatre départements au sein de la fondation, à savoir l'administration et les finances, les travaux, l'exploitation qui s'occupe des parkings existants, de la surveillance à distance et des péages, et le département du contrôle du stationnement (SDS).

Ce dernier se compose d'un directeur, de son adjoint ainsi que de 72 agents sur le terrain ; de plus, il existe trois sites de 24 ou 25 agents, qui sont chacun coiffés par un chef de poste et un adjoint au chef de poste, lesquels coordonnent l'activité des agents du site et sont aussi à 50% environ sur le terrain. Le secrétariat est doté de cinq secrétaires engagées pour traiter des problèmes de courriers et d'amendes notamment. A l'exception du directeur, l'ensemble du personnel est nouveau ; il a donc fallu le former. Les effectifs de la fondation sont passés de 86 à 148 personnes de 2008 à 2010, ce qui représente un vrai défi d'organisation. Cela dit, il n'y a pas de poste dédié aux RH en particulier ; une personne travaille bien à 100% aux RH mais elle fait plutôt de l'administration de ressources humaines. La fondation se pose aujourd'hui la question de savoir si elle ne devrait pas étoffer son département RH, car elle a passé du statut de petite société à celui de PME, ce qui a entraîné une augmentation de la charge au niveau des RH.

Une députée socialiste dit que, à sa connaissance, la fondation sous-traite le contrôle du stationnement dans certaines écoles à l'entreprise Python Sécurité. Est-ce transitoire, par manque de personnel ? Elle souhaite savoir si la convention collective est respectée sur ce point, au niveau du salaire horaire qui doit être de 22,45 F. Elle signale aussi que dans le quartier de la mosquée, chaque fois qu'il y a des cérémonies le vendredi, tout le quartier est bloqué et les gens ne peuvent plus sortir.

On lui répond que le contrat de prestations de ce jour ne concerne que le contrôle du stationnement sur la voie publique. Pour ce faire, la fondation a engagé les collaborateurs dont il a parlé précédemment. La surveillance dans les préaux concerne un autre contrat, passé avec le DCTI. Il s'agit du contrôle du stationnement dans les préaux des écoles du post-obligatoire. Lorsque le DIP a souhaité qu'il y ait une égalité de traitement entre les fonctionnaires et que les collaborateurs du DIP soient astreints aux mêmes contraintes que les autres collaborateurs, il a été demandé à la fondation de se charger du contrôle du stationnement dans ces établissements publics.

Historiquement, le problème du contrôle des parkings du DIP et des parkings privés de l'Etat s'est posé en même temps que celui du contrôle du stationnement. Ainsi, le Conseil d'Etat a-t-il demandé à la fondation de mettre en place des structures pour réaliser ces deux activités. Or, il s'agit de deux choses bien différentes. Elle réalisait déjà le contrôle des parkings de

l'Etat en interne. Par contre, le contrôle des préaux représentait une activité nouvelle et il était difficile d'évaluer ce que celle-ci représentait, en termes de mission et de charges. On s'est demandé s'il était possible d'utiliser le personnel du contrôle du stationnement ; on a pesé le pour et le contre et on a constaté qu'il y avait des écoles hors des centres de stationnement et qu'il ne s'agissait pas tout à fait du même métier, ni des mêmes problématiques et on a ainsi décidé de sous-traiter cette activité dans un premier temps. Le contrôle des parkings du DIP est assez problématique ; la fondation a encore nombre de problèmes à résoudre en la matière, tant au niveau du fonctionnement que du contrôle et de l'implication des secrétariats d'écoles, etc. Le mandat va être remis au concours cette année encore, mais il n'est pas exclu qu'à terme, cette activité soit réalisée au sein de la fondation. Concernant les conventions collectives, il est exclu que les salaires de la fondation, pour la sous-traitance, soient inférieurs à ce que ces conventions prévoient.

Dans le cas de la mosquée, le problème a été largement discuté l'an dernier et a désormais été résolu, par des visites régulières de la fondation le vendredi notamment. L'association des habitants vient d'ailleurs d'envoyer un courrier pour remercier la fondation d'avoir mis fin à l'activité du vendeur de kebab. La fondation est également présente le vendredi.

Un député MCG demande quelle est la coordination de la fondation avec la police municipale. A titre d'exemple, il cite l'infraction à l'interdiction de se garer à certains endroits de la Vieille-Ville, qui coûte parfois 40 F et parfois 120 F, selon les jours. Il évoque également la problématique des deux-roues sur les trottoirs et demande si des instructions précises ont été données pour que les nouveaux engagés à la fondation soient prioritairement des résidents genevois.

On lui fait remarquer que chacun connaît des gens qui ont raconté ceci ou cela. Il convient d'être prudent lorsque l'on rapporte ce genre d'affaires. Les agents du stationnement sont assermentés, tout comme les agents municipaux. La personne peut contester l'amende et, s'il y a une contestation, il faut alors instruire l'affaire mais il faut éviter de prendre des cas particuliers rapportés pour en tirer des conclusions générales. De façon générale, il y a une coordination avec le bureau de police du Bourg-de-Four, qui peut octroyer des autorisations spéciales. Mais il ne peut y avoir deux poids et deux mesures. Si l'on est amendé à 40 F et que l'on reste plus longtemps en infraction sur ladite place, il peut arriver que l'amende passe à 120 F.

Concernant les deux-roues, la loi fédérale est claire ; un véhicule à deux-roues motorisé n'a pas le droit de se garer sur les trottoirs, alors que les vélos le peuvent s'il reste 1,5 m. S'agissant de savoir si cette tâche doit constituer

une priorité dans le contrôle effectué par la fondation, c'est à la mandante de le dire. Pour l'instant, il est prévu d'amender les deux-roues motorisés qui mettent en danger les piétons, les autres bénéficiant pour le moment d'une certaine clémence.

Concernant l'emploi des résidents genevois, depuis le 7 mai 2010, il existe une directive qui prévoit, à compétences égales, l'engagement prioritaire de résidents genevois plutôt que des frontaliers. Il n'y a pas eu de résultats à ce sujet pour le moment, puisqu'il n'y a pas eu d'engagements à la fondation depuis que la directive a été émise.

### **Vote en premier débat**

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 10751 :

#### **L'entrée en matière du PL 10751 est acceptée par :**

Pour :	8 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 1 L, 1 UDC)
Contre :	1 (1 MCG)
Abstention :	–

### **Vote en deuxième débat**

Le président met ensuite aux voix les articles du « Contrat de prestations ».

#### **L'article 1<sup>er</sup> « Contrat de prestations » est accepté par :**

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

#### **L'article 2 « Indemnité et subventions non monétaires » est accepté par :**

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

Les autres articles sont adoptés sans opposition.



**Vote en troisième débat****Le PL 10751 dans son ensemble est adopté par :**

Pour : 8 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 1 UDC)

Contre : 1 (1 MCG)

Abstention : 1 (1 L)

La majorité de la commission vous suggère, Mesdames et Messieurs les députés, d'en faire autant.

## Projet de loi

(10751)

**relatif à la ratification du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings portant sur le contrôle du stationnement pour les années 2011-2013**

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

### **Art. 1 Contrat de prestations**

<sup>1</sup> Le contrat de prestations conclu entre l'Etat et la Fondation des Parkings est ratifié.

<sup>2</sup> Il est annexé à la présente loi.

### **Art. 2 Indemnité et subventions non monétaires**

<sup>1</sup> L'Etat verse à la Fondation des Parkings un montant total de 29 915 050 F, soit 9 872 590 F pour l'exercice 2011, 9 971 365 F pour 2012 et 10 071 095 F pour 2013, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement, au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005.

Cette indemnité est inscrite au budget de fonctionnement pour les exercices 2011, 2012 et 2013 sous la rubrique 04.04.00.00.363.00118.

<sup>2</sup> La fondation bénéficie de subventions non monétaires sous forme de prestations en nature, à savoir :

- a) des droits de superficie, d'un montant de 655 343 F par an, pour les années 2011 à 2013 (inscrite en charges au budget de fonctionnement du département de l'intérieur et de la mobilité sous la rubrique 06.03.50.00-365.10108);
- b) une rémunération du capital de dotation, d'un montant de 3 000 F par an, pour les années 2011 à 2013 (inscrites en charges au budget de fonctionnement du département de l'intérieur et de la mobilité sous la rubrique 06.03.50.00 - 365.10105).

<sup>3</sup> Ces subventions non monétaires sont des estimations, validées par le département des constructions et des technologies de l'information et celui des finances, pouvant faire l'objet d'une réévaluation durant la période du présent contrat, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts ou une modification du contrat de superficie.

**Art. 3      Durée**

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2013.

**Art. 4      But**

Cette indemnité doit permettre à la Fondation des parkings de remplir la tâche qui lui a été conférée par l'Etat, à savoir le contrôle du stationnement sur le territoire de la Ville de Genève.

**Art. 5      Prestations**

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles de la prestation figurent dans le contrat de droit public.

**Art. 6      Contrôle interne**

La Fondation des parkings doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévu par la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

**Art. 7      Relation avec le vote du budget**

L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

**Art. 8      Contrôle périodique**

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'intérieur et de la mobilité.

**Art. 9      Modification du contrat de prestations**

<sup>1</sup> Toute modification du contrat de prestations en cours de validité est subordonnée à la ratification du Grand Conseil.

<sup>2</sup> Les annexes au contrat de prestations peuvent être adaptées, remplacées ou ajoutées d'entente entre les parties, conformément à l'article 21 du contrat de prestations.

**Art. 10     Lois applicables**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques, du 19 janvier 1995.

**Art. 11     Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## CONTRAT DE PRESTATIONS



**Contrat de prestations entre l'Etat de Genève et  
la Fondation des parkings portant sur le  
contrôle du stationnement pour les années  
2011-2013**

entre



- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**  
représentée par  
Madame Michèle Künzler  
Conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité  
et par  
Madame Isabelle Rochat  
Conseillère d'Etat chargée du département de la sécurité, de la police et de  
l'environnement

d'une part

et

- **La Fondation des Parkings (ci-après : la Fondation)**  
agissant par  
Monsieur Frederik Sjollema, Président  
et par  
Monsieur Pierre Moia, Secrétaire

d'autre part

**TITRE I - Préambule***Introduction*

1. Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, par voie des départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, entend mettre en place des processus de collaboration dynamiques, dont les contrats de prestations sont les garants. Le présent contrat de prestations est établi conformément aux articles 11 et 21 de la LIAF.

*But des contrats*

2. Les contrats de prestations ont pour buts de :

- déterminer les objectifs visés par l'indemnité;
- préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat ainsi que le nombre et l'échéance des versements;
- définir les prestations offertes par la Fondation ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci;
- fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.

*Principe de proportionnalité*

3. Les parties tiennent compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat en appréciant notamment :

- le niveau de financement de l'Etat par rapport aux différentes sources de financement de la Fondation;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat;
- les relations avec les autres instances publiques.

*Principe de bonne foi*

4. Les parties s'engagent à appliquer et à respecter le présent contrat et les accords qui en découlent avec rigueur et selon le principe de la bonne foi.

F7  
N  
MK  
SR  
2

## TITRE II - Dispositions générales

### Article 1

#### *Bases légales*

Les bases légales et conventionnelles relatives au présent contrat de prestations sont :

- la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01);
- l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11);
- la loi sur les amendes d'ordre du 24 juin 1970 (LAO - RS 741.03);
- l'ordonnance sur les amendes d'ordre du 4 mars 1996 (OAO - RS 741.031);
- l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21);
- la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - rsGE H 1 05) et son règlement d'exécution du 30 janvier 1989 (RaLCR - rsGE H 1 05.01);
- la loi sur la police du 26 octobre 1957 (LPol - rsGE F 1 05);
- la loi sur les agents de la police municipale, les contrôleurs municipaux du stationnement et les gardes auxiliaires des communes du 20 février 2009 (LAPM - rsGE F 1 07);
- la loi sur la Fondation des parkings du 17 mai 2001 (LFPark - rsGE H 1 13);
- la loi sur les informations traitées automatiquement par ordinateur du 17 décembre 1981 (LITAO - rsGE B 4 35);
- la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application du 31 mai 2006 (RIAF - rsGE D 1 11.01);
- la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques du 19 janvier 1995 (LGAF - rsGE D 1 10);

### Article 2

#### *Cadre du contrat*

Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la politique cantonale du stationnement.

Il confie le contrôle de l'ensemble du stationnement statique sur le domaine public (ou assimilé) de la Ville de

B

←

MK  
SHR

Genève à la Fondation, dans le but d'améliorer l'efficacité et la visibilité de l'action publique en matière de stationnement, telle qu'elle est définie par les départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part.

### Article 3

#### *Bénéficiaire*

La Fondation est une entreprise de droit public dûment inscrite au registre du commerce.

Ses buts légaux, tels que définis à l'article 1 LFPark, sont les suivants :

- construire et encourager la réalisation de parcs de stationnement, notamment les parcs relais (P+R), pour les automobiles et les deux-roues, destinés à favoriser l'utilisation des transports publics;
- exploiter les parcs de stationnement dont elle est propriétaire ou qui sont propriété de l'Etat ou de tiers et dont la gestion lui a été confiée;
- assurer des prestations de service en matière de stationnement.

## Titre III - Engagement des parties

### Article 4

#### *Prestation attendue du bénéficiaire*

La Fondation s'engage à fournir la prestation de contrôle du stationnement, telle que définie à l'article 5 du présent contrat.

### Article 5

#### *Contrôle du stationnement*

En vertu du présent contrat, la Fondation doit veiller au contrôle de l'ensemble du stationnement sur le domaine public de la Ville de Genève selon les modalités prévues dans les différentes lois applicables en matière de circulation routière (cf. article 1).

1. La Fondation s'engage à trois types de contrôles :

47

→

MK

SAR



- a) Contrôle systématique : la Fondation s'engage à contrôler systématiquement de 8h00 à 19h00 des rues comportant des places de stationnement.

Aucun contrôle n'est effectué les dimanches et les jours fériés officiels, à savoir le 1<sup>er</sup> janvier, le Vendredi-Saint, les lundis de Pâques et de Pentecôte, l'Ascension, le 1<sup>er</sup> août, le Jeûne genevois, le 25 décembre et le 31 décembre.

Le contrôle d'une rue suppose au minimum deux passages le même jour effectués conformément aux directives techniques décrites dans les annexes 1 à 5 du présent contrat :

- zones horodateurs (cf. **annexe 1**);
- zones bleues (cf. **annexe 2**);
- zones de rencontres (y compris cas spécifiques de la Vieille-Ville - cf. **annexe 3**);
- zones piétonnes (y compris cas spécifiques de la Vieille-Ville - cf. **annexe 4**);
- emplacements interdits au parage (cf. **annexe 5**).

En zones bleues, le stationnement est autorisé pendant une heure entre 08h00 et 11h30 et entre 13h30 et 19h00, pendant les jours ouvrables. En arrivant entre 11h31 et 13h30, le parage est autorisé jusqu'à 14h30; en arrivant entre 18h00 et 08h00, le stationnement est autorisé jusqu'à 09h00. Le contrôle des zones bleues ne débutera pas avant 09h00.

- b) Contrôle du stationnement illicite : la Fondation s'engage à contrôler sur tout le périmètre défini à l'article 5 ch. 2 lit. a du présent contrat, le stationnement illicite sanctionné par les chiffres 204 à 259 de l'annexe 1 de l'OAO.

- c) Contrôle complémentaire : La Fondation s'engage à effectuer des contrôles complémentaires, ponctuels et ciblés dans les zones et les rues qui le nécessitent selon ses propres constatations, de même le cas échéant sur la base des informations transmises par les départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, et en concertation avec ceux-ci et le Service de la sécurité et de l'espace publics de la Ville de Genève.

FJ



M  
SIR

*Périmètres de la prestation*

2. Trois types de périmètres entrent en considération :

a) Périmètre géographique :

La prestation confiée à la Fondation vise le contrôle de tous les véhicules stationnés sur l'ensemble du domaine public ou assimilé (domaine public élargi) de la Ville de Genève.

b) Périmètre juridique :

La prestation confiée à la Fondation consiste dans le contrôle de l'application des règles de circulation applicables aux véhicules en stationnement, telles que prévues par la LCR et sanctionnée par la LAO (tous les cas visés par les chiffres 200 à 259 de l'annexe 1 de l'OAO).

c) Périmètre technique :

La prestation confiée à la Fondation comprend le contrôle de l'ensemble du stationnement sur la chaussée, sur les trottoirs et les places situées dans le périmètre défini à l'article 5 ch. 2 lit. a du présent contrat, et notamment sur les emplacements suivants :

ca) emplacements à stationnement limité :

- aires de stationnement contre paiement (cases avec horodateur) ;
- aires de stationnement à durée limitée (cases blanches sans horodateur) ;
- places de stationnement en zone bleue (cases bleues).

cb) emplacements à stationnement réservé :

- cases de stationnement destinées à un autre genre de véhicule (cases jaunes, notamment les emplacements interdits au parage) ;
- cases de stationnement réservées aux personnes handicapées ;
- cases deux-roues.

cc) emplacements à stationnement interdit et/ou dangereux, notamment :

- marques et dispositifs de balisage visés par les articles 72 à 79 et 82 OSR, illustrés par les chiffres 6.01 à 6.26 de l'annexe 2 OSR ;
- trottoirs.

*Amendes d'ordre*

3. La Fondation garantit la mise à disposition systématique, de manière informatisée et ce dans un délai maximum de 48 heures, de toutes les amendes d'ordre infligées, au Service des contraventions qui est en charge de l'encaissement, du recouvrement et de la conversion en contravention. Dans les cas où la Fondation se trouve obligée de transmettre sous format

Handwritten initials and signature:   
 77  
 MK  
 STP

papier les amendes d'ordre infligées par ses soins, elle s'engage à fournir le personnel nécessaire à la saisie de celles-ci dans le système informatique du Service des contraventions.

Aucun paiement ne sera accepté par la Fondation. Toute somme d'argent reçue par la Fondation au titre de fourniture de sûretés ou de paiement d'une amende d'ordre infligée par l'un de ses employés devra être intégralement reversée au Service des contraventions.

Le traitement des amendes d'ordre comprend également la desserte d'un guichet, ouvert aux heures de bureau du lundi au vendredi, aux fins de répondre aux usagers amendés dans le délai de 48 heures dès l'établissement de l'amende d'ordre.

L'annulation des amendes d'ordre infligées par les employés de la Fondation ne peut se faire que dans le respect du délai de 30 jours et des principes énoncés dans la directive du 21 janvier 1998 du Procureur général de la République et Canton de Genève.

La Fondation s'engage, dans la mesure autorisée par la LITAO, à fournir aux départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, l'accès à des fichiers, mis à jour dans un délai de 24 heures, contenant les données de toutes les amendes d'ordre infligées et notamment leur communiquer les informations suivantes :

- lieu des infractions ;
- jour et heure des verbalisations ;
- code des infractions ;
- montant des amendes d'ordre.

## Article 6

### *Objectif et indicateur*

1. Afin de mesurer si la prestation, définie à l'article 5 du présent contrat, est conforme aux attentes des départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, deux objectifs et deux indicateurs consistant en un taux de contrôle quotidien moyen minimum, d'une part, et une répartition géographique du contrôle, d'autre part sont définis à l'**annexe 6**.

### *Atteinte des objectifs*

2. Lorsqu'il ressort de l'indicateur que la Fondation ne respecte pas l'objectif et les obligations fixés à l'article 5 du présent contrat, les départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, lui en font sans tarder l'observation, soit à l'occasion d'une séance de

FF  
 ←  
 MK  
 SR

coordination, soit par écrit.

La Fondation devra alors immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour revenir se conformer au présent contrat.

*Cas fortuits et de force majeure*

3. La Fondation n'est pas tenue d'atteindre les valeurs cibles prévues dans l'offre quantitative lors de la survenance de cas fortuits ou de force majeure. Il en va de même en cas de grève. La Fondation doit néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer une exploitation conforme au présent contrat.

#### Article 7

*Engagement de la Fondation*

La Fondation s'engage à se doter des moyens nécessaires pour assurer la mission confiée dans des conditions optimales, notamment en termes de personnel et de formation de celui-ci.

Elle s'engage également à assumer cette fonction dans le parfait respect des lois en vigueur au regard de la fonction qui lui est déléguée.

#### Article 8

*Conditions de travail*

La Fondation est tenue d'observer les lois, règlements et conventions collectives applicables en matière notamment de salaire, d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.

La Fondation tient à disposition des départements de l'intérieur et de la mobilité et de la sécurité, de la police et de l'environnement, son organigramme, le cahier des charges du personnel, ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.

#### Article 9

*Développement durable*

La Fondation s'engage à ce que les objectifs qu'elle poursuit et les actions qu'elle entreprend s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'Agenda 21, du 23 mars 2001.

FS

**Article 10***Service à la collectivité*

Les agents de la Fondation rempliront également une tâche de service à la collectivité, consistant à dispenser des informations et renseignements géographiques et touristiques à tout tiers le requérant, d'une part, et des informations sur le stationnement ou tout autre mode de transport, d'autre part.

En cas d'accident, les agents sont formés et habilités à exercer les premiers secours.

**Article 11***Engagements financiers de l'Etat*

L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département de la sécurité, de la police et de l'environnement s'engage à verser à la Fondation une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution de la prestation prévue à l'article 5 du présent contrat.

Les montants engagés sur trois années sont les suivants :

Année 2011 : 9 872 590 F

Année 2012 : 9 971 365 F

Année 2013 : 10 071 095 F

Le versement des montants ci-dessus n'intervient que lorsque la loi de financement est exécutoire.

Le financement de l'examen périodique prévu à l'article 22, alinéa 2 LIAF, est pris en charge dans sa totalité par l'Etat.

**Article 12***Plan financier*

Un plan financier pluriannuel portant sur les années 2011 à 2013 pour l'ensemble des activités/prestations de la Fondation figure à l'**annexe 7**.

Ce document fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées pour la prestation de contrôle du stationnement, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi que la totalité des dépenses prévisibles pour la prestation demandée dans le cadre du présent contrat.

Annuellement, la Fondation remettra aux départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, une actualisation de son budget de l'année en cours, ainsi que celui de l'année à venir.

La Fondation doit soumettre ses budgets d'exploitation et de construction pour approbation au Conseil d'Etat.



Le bilan, les comptes de clôture, le rapport de gestion ainsi que le rapport du service de contrôle financier sont également remis au Conseil d'Etat, conformément à l'article 19 LFPark.

#### Article 13

##### *Rythme de versement de l'indemnité*

L'indemnité est versée mensuellement sur le compte courant de la Fondation, selon les modalités prévues dans le cadre du projet de caisse centralisée de l'Etat à laquelle la Fondation aura adhéré d'ici à février 2011.

En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les échéances de paiement sont respectées en conformité avec la loi autorisant le Conseil d'Etat à pourvoir aux charges du budget de fonctionnement ainsi qu'aux dépenses du budget d'investissement jusqu'à promulgation du budget administratif de l'Etat de Genève (loi dite "des douzièmes provisoires").

#### Article 14

##### *Emprunts par la Fondation*

La Fondation peut contracter des emprunts auprès de tiers. Le Conseil d'Etat est autorisé à les garantir.

Toutefois, l'autorisation du Grand Conseil est nécessaire pour tout emprunt supérieur à trois millions de francs. Pour ce faire, un projet de loi doit lui être soumis, conformément à l'article 9 alinéa 2 lit. b LFPark.

#### Article 15

##### *Système de contrôle interne*

La Fondation doit mettre en œuvre un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat.

#### Article 16

##### *Reddition des comptes et rapports*

La Fondation, en fin d'exercice comptable mais au plus tard 4 mois après la date de clôture du dernier exercice, fournit aux départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part :

- ses états financiers révisés conformément aux directives

Handwritten signatures and initials, including a large 'FJ' and a signature that appears to be 'M. R.'.

d'application des IPSAS (DiCo-GE); les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que des annexes explicatives;

- un rapport d'exécution du contrat reprenant les objectifs et les indicateurs de performance figurant dans le tableau de bord;
- son rapport d'activité, correspondant au rapport de gestion.

#### Article 17

##### *Traitement des bénéfices et des pertes*

Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat d'exploitation annuel de l'activité de contrôle du stationnement établi conformément à l'article 16 du présent contrat, est réparti entre l'Etat de Genève et la Fondation selon la clé figurant au paragraphe 5 du présent article.

Le produit des amendes d'ordre infligées par la Fondation revient à l'Etat.

Une créance reflétant la part restituable à l'Etat est constituée dans les fonds étrangers de la Fondation. Elle s'intitule « Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par la Fondation est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part de subvention non dépensée » figurant dans ses fonds propres.

Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles des activités faisant l'objet du présent contrat de prestations, sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 5 du présent article et sont déduites de la créance jusqu'à concurrence du solde disponible et du compte de réserve spécifique.

La Fondation conserve 25 % de son résultat d'exploitation annuel de l'activité de contrôle de stationnement faisant l'objet du présent contrat de prestations. Le solde revient à l'Etat.

A l'échéance du contrat, la Fondation conserve définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat. FS

A l'échéance du contrat, la Fondation assume ses éventuelles pertes reportées.

**Article 18***Bénéficiaire direct*

Conformément à l'art. 14 al. 3 de la LIAF, la Fondation s'engage à être le bénéficiaire direct de l'indemnité. Elle ne procédera à aucune redistribution sous forme de subvention à des organismes tiers.

**Article 19***Communication*

Toute publication, campagne d'information ou de communication lancée par la Fondation auprès du public ou des médias en relation avec la prestation définie à l'article 5 du présent contrat, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur. L'annexe 8 précise les conditions d'utilisation du logo.

Les départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part, auront été informés au préalable des actions envisagées.

**Titre IV - Suivi et évaluation du contrat****Article 20***Objectifs et indicateurs*

La prestation définie à l'article 5 du présent contrat est évaluée par le biais de deux objectifs et de deux indicateurs de performance.

Les indicateurs de performance mesurent le nombre de prestations rendues, leur qualité (satisfaction des destinataires), leur efficacité (impact sur le public-cible) ou leur efficience (amélioration de la productivité).

Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.

La Fondation fournit au département de l'intérieur et de la mobilité un rapport d'exécution trimestriel de ses activités de contrôle dont le rapport du 4<sup>ème</sup> trimestre doit présenter la synthèse annuel de l'activité (cf. annexe 9).

Le tableau de bord, établissant les objectifs et les indicateurs, figure en annexe 6 du présent contrat.

FJ

MK  
DRR



**Article 21***Modifications*

Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de la loi de financement qui ne peuvent être modifiées.

Tout évènement pouvant conduire à une dégradation et une diminution sensible des prestations de l'une des parties doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate envers l'autre partie, l'adaptation ultérieure d'un commun accord du contrat aux nouvelles conditions du contrat est alors réservée

En cas d'évènements exceptionnels et préteritant la poursuite des activités de la Fondation ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre. Ces évènements doivent être signalés dans les plus brefs délais aux départements de l'intérieur et de la mobilité d'une part, et de la sécurité, de la police et de l'environnement d'autre part.

Si l'Etat demande une augmentation ou propose une diminution de la prestation de la Fondation pendant la durée du contrat, l'indemnité est modifiée en conséquence.

Si à la suite d'une diminution de la prestation de référence demandée par l'Etat en cours de contrat, la Fondation est contrainte de résilier des contrats ou d'aliéner des actifs à un prix inférieur à la valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), l'Etat indemnise la Fondation de la totalité du préjudice subi.

**Article 22***Suivi du contrat*

Conformément à l'article 12 du RIAF, les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :

- veiller à l'application du contrat ;
- évaluer les engagements par le biais du rapport d'exécution annuel établi par la Fondation ;
- permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat et de son tableau de bord.

Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF.

FT  
→

13  
K  
ME

**Titre V - Dispositions finales****Article 23***Règlement des litiges*

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.

En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.

A défaut d'un accord ou en cas de non-aboutissement de la médiation, le litige peut être porté devant le Tribunal administratif du canton de Genève par la voie de l'action contractuelle.

**Article 24***Séances de coordination*

Des séances de coordination seront organisées à intervalles réguliers durant la durée du présent contrat de prestations entre la Direction générale de la mobilité, la police et les cadres du service du stationnement de la Fondation.

**Article 25***Résiliation du contrat*

Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque :

- a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue ;
- b) la Fondation n'accomplit pas ou accomplit incorrectement sa tâche malgré une mise en demeure ;
- c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.

La résiliation s'effectue dans un délai de deux mois pour la fin d'un mois.

Dans les autres cas, le contrat peut être résilié par chacune des parties moyennant un préavis de 6 mois pour la fin d'une année.

Dans tous les cas, la résiliation s'effectue par écrit.

F/

→



**Article 26**

*Entrée en vigueur,  
durée du contrat et  
renouvellement*

Le contrat entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2013.

Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins douze mois avant son échéance.

FJ  
⇒  
MK  
15 JPR

**Annexes au présent contrat :**

1. Directives techniques concernant les zones horodateurs;
2. Directives techniques concernant les zones bleues;
3. Directives techniques concernant les zones de rencontre (y compris celles de la Vieille Ville);
4. Directives techniques concernant les zones piétonnes (y compris celles de la Vieille-Ville);
5. Directives techniques concernant les emplacements interdits au parcage ;
6. Tableau de bord
7. Plan financier 2011-2013;
8. Directive d'utilisation du logo de l'Etat;
9. Modèle de rapport d'exécution trimestriel des activités de la Fondation;
10. Liste d'adresses des personnes de contact;
11. Arrêté du Conseil d'Etat relatif à la politique de l'Etat en matière de thésaurisation des subventions du 30 janvier 2008;
12. Directive du Conseil d'Etat sur la présentation et la révision des états financiers des entités subventionnées et des autres entités para-étatiques

Fr

MK  
MR

**Pour la République et canton de Genève**

représentée par

**Michèle Künzler**

Conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité

Date : 21.10.2010

Signature



et par

**Isabel RoCHAT**

Conseillère d'Etat chargée du département de la sécurité, de la police et de l'environnement

Date : 21.10.2010

Signature

**Pour la Fondation des Parkings**

représentée par

**Frederik Sjollema**  
Président**Pierre Moia**  
Secrétaire

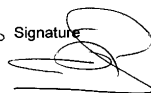
Date : 13.10.10

Signature



Date : 18.10.2010

Signature



**Secrétariat du Grand Conseil****PL 10751  
Préavis**

*Date de dépôt : 12 janvier 2011*

**Préavis**

**de la Commission des transports à la Commission des finances sur le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Fondation des parkings portant sur le contrôle du stationnement pour les années 2011-2013**

**Rapport de M. Alain Meylan**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie les 7 et 14 décembre 2010 pour étudier sous l'angle des transports au fin de préavis à la Commission des finances le PL 10751 relatif au contrat de prestations de la Fondation des parkings pour les années 2011-2013.

Mme Michèle Künzler, conseillère d'Etat a participé à la séance du 7 décembre, MM. Yves Delacretaz (DG, DGM, DIM), David Favre (secrétaire général adjoint, DIM) et Mme Delphine Gabbai (juriste, DGM, DIM) ont participé aux séances.

Les procès-verbaux ont été tenus par MM. Hubert Demain et Julien Siegrist.

La commission remercie toutes ces personnes pour leur aide et leur collaboration.

Lors des deux séances, la commission a auditionné la Fondation des Parkings, représentée par MM. Frederik Sjollema, président du conseil de fondation, Jean-Yves Goumaz, directeur général, et Gaëtan Mascali, directeur section stationnement.

**La conclusion des travaux de la commission des transports est un préavis positif obtenu à l'unanimité moins deux abstentions MCG.**

Les doutes du MCG, à l'origine de leur abstention, concernent principalement la définition des ayants droit au P+R et singulièrement la répartition des places entre résidents et non-résidents genevois.

Pour les autres partis, la situation s'est nettement améliorée depuis le chaos constaté l'année dernière, notamment avec la reprise du contrôle du stationnement par la fondation. Il convient désormais de prévoir le suivi politique de cette dernière sur une plus longue période avec des objectifs à longs termes.

La structure est certes convalescente et nécessite des soins encore soutenus, mais la commission estime que la bonne direction est désormais prise.

Il convient toutefois de préciser que pour la commission, la fondation doit s'inquiéter de manière plus active du développement des P+R, notamment en périphérie, voire en zone frontière (bien que hors de compétence directe) sans se focaliser de manière excessive au centre-ville tout en restant à l'affût de réalisations (ex. P de Pré-l'Évêque). Ainsi, le coût et la rentabilité des P sont largement discutés.

Certains plaident pour le développement des espaces « macaron » tout en relevant le phénomène de report de trafic sur les communes suburbaines.

Concernant la surveillance du stationnement, il reste encore du chemin à parcourir. L'espoir demeure que la fondation ait bien reçu le message de la commission concernant une application de la loi fédérale sur la circulation routière avec bon sens et un soupçon de tolérance en fonction de la situation.

A relever le point très positif concernant la mise en place d'un macaron+ destiné à une utilisation à des fins professionnelles dont la mise en place a fait l'objet d'une longue et constructive discussion avec la DGM et les milieux concernés.

Voilà pour le résumé des discussions qui ont conduit la Commission des transports à préavis positivement le PL 10751.

Au surplus, le rapporteur de la commission prend le risque de retranscrire in extenso les avant-propos de MM. Sjollema et Goumaz dans l'espoir que la Commission des finances puisse sursoir à la discussion sur l'activité de la fondation en évitant de redondants débats ... surtout pour les auditionnés en se concentrant sur les effets financiers de ce projet de loi.

« M. SJOLLEMA remercie la commission de les accueillir. Il souhaite apporter quelques corrections aux propos tenus lors de la séance plénière, qu'il a écouté avec attention. Premièrement, il remarque que le rapporteur de minorité avait indiqué que la Fondation des parkings avait dépensé 50'000 F pour savoir d'où venaient ses collaborateurs et où ils habitaient. Il rassure la commission qu'il s'agit d'une invention pure et simple de la part du rapporteur de minorité et il informe que ce n'est pas le cas. Il ajoute que la Fondation a mis de l'argent dans un plan de mobilité général comme toute entité qui s'occupe de transports. Deuxièmement, il souhaite revenir sur l'emploi des frontaliers dont il est souvent question. Il rappelle que le Conseil d'Etat avait répondu très clairement sur le ratio de frontaliers dans les établissements publics. Il précise que la Fondation des parkings n'a pas un ratio supérieur à la plupart des établissements publics de l'Etat de Genève. Troisièmement, il revient sur le bar « Expresso » au parking de l'Etoile. Il informe que le congé a été donné au locataire. Il précise que le locataire percevait le triple du loyer de la part du sous-locataire, ce qui est assez choquant et inacceptable pour la Fondation des parkings en tant qu'entité publique. Pour ce qui est du chiffre de 400'000frs articulé, il affirme que ce chiffre est parfaitement farfelu. Il ajoute pour information que le rapporteur de minorité aurait un lien direct avec ce locataire, il se demande si l'intervention du rapporteur de minorité ne tombait pas sous le coup de l'art. 24 LRGC.

Après ces quelques remarques, il en vient au contrat de prestations. Il rappelle que le contrat 2010 a porté sur une seule année, afin de voir comment la Fondation travaillait et voir si elle appliquait ce qui lui était demandé. Il ajoute que la question des indicateurs était également absente de ce projet de loi, chose corrigée pour le second contrat de prestations.

Il rappelle que les choses étaient assez chaotiques au début mais qu'elles se sont très largement améliorées, notamment pour ce qui concerne les transports professionnels. Des dispositions règlent la question des cases livraisons dans ce contrat de prestations. Il ajoute que dès janvier 2011, un nouveau macaron professionnel verra le jour, il s'agit du « macaron multizones plus » qui répond à une motion M1887 et permettant aux professionnels de se garer plus facilement, surtout en hyper centre, chose qui n'était pas prévue par la motion. Il pense qu'il reste des situations particulières à régler à ce sujet. Il remarque qu'il est souvent du bon sens, qu'il estime important. Il souhaite établir une doctrine à partir de cas particuliers, applicable partout sur l'ensemble du territoire contrôlé. Il souhaite que l'application de la LCR soit la même partout ainsi qu'équitable, proportionnée et homogène. Il informe que M. GOUMAZ donnera des



informations sur le bilan tiré. Pour ce qui est des indicateurs, la LIAF prévoit des indicateurs pour tous les contrats de prestations, ils se trouvent donc en page 21 à l'art. 26 du PL10751. Il ajoute que des précisions se trouvent à l'annexe 6 en page 67, avec des objectifs en termes d'efficacité et d'homogénéité. Il informe que chaque zone doit être contrôlée au moins une fois par semaine et le contrôle moyen quotidien doit être d'au moins 20%. Cet indicateur a été fixé sur la base du travail effectué, en discussion avec la DGM. Il estime que cet indicateur est important mais pas trop gourmand non plus, car il part de quelque chose d'existant. Il estime que les demandes faites par la commission ont été prises en compte, de même que celles faites par les milieux professionnels. Il souhaite donc que la commission puisse donner un préavis favorable à ce projet de loi pour la commission des finances.

M. GOUMAZ rappelle qu'un bilan a été fait devant la commission au mois de juin. Il affirme que les problèmes rencontrés par les usagers ont été pris en considération. Il constate une diminution du stationnement illicite dans le temps et dans l'espace. Il informe que le macaron plus sera introduit le 1er janvier 2011 pour les professionnels, qu'un nouveau disque bleu sera aussi mis en place afin de faciliter la compréhension du stationnement entre midi et 14h surtout. Sur le terrain, une grosse activité permet de remonter tous les dysfonctionnements, comme le marquage ou le manque de signalisation.

Pour ce qui est du contrat de prestations, il informe qu'il porte sur le contrôle du stationnement systématique, illicite et complémentaire sur demande. Il rappelle que le périmètre est celui de la ville de Genève, des secteurs macarons au nombre de 17. La fondation s'est structurée en 3 secteurs, chacun ayant un bureau. Chaque secteur comporte des sous-zones, au nombre de 41. En termes d'effectifs, 72 agents ont été engagés, ce qui correspond à 55 agents en moyenne sur le terrain, encadrés par 6 responsables, soit 2 par secteur. Il précise que les agents sont formés, non seulement quand ils arrivent mais aussi régulièrement, comme pour les premiers secours, pour le feu, ou encore une formation dite « taxi » pour être capable de répondre aux touristes. Les agents ont également une formation de gestion des conflits pour apprendre à régler des situations qui peuvent être compliquées. Il informe que le contrat de prestations a deux objectifs, l'efficacité et l'homogénéité des contrôles. Il rappelle que la Fondation n'est pas concernée par les recettes des amendes et l'activité n'est pas motivée pas une éventuelle recette supplémentaire.

*Il en vient au nouveau macaron plus, qui sera un macaron à gratter, à la demi-journée ou à la journée. Pour ce qui est des amendes émises, il informe que la moyenne 2010 est de l'ordre de 350'000 à 400'000 amendes. La valeur est dans la cible de ce qui s'est fait ces dernières années. Il ajoute qu'un renouvellement des appareils de saisie est prévu pour 2011, qui permettront d'optimiser la chaîne de l'amende au paiement. »*

# Organigramme général

## Au 31.12.2010

### FONDATION DES PARKINGS

