

Date de dépôt : 15 mai 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2014

Rapport de M. Jean Romain

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports, en date du 12 mai 2015 et sous la présidence de M. Pascal Spuhler, a auditionné de MM. Antoine de Raemy, Président du Conseil d'administration, et Jean-Yves Goumaz, Directeur général de la Fondation des parkings. Ce projet de loi a été approuvé à l'unanimité de la commission.

Quatre membres du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) ont assisté à cette présentation. Il s'agit de M^{me} Chrystelle Charat, Direction générale des transports ; de M. David Favre, Secrétaire général adjoint ; de M. Benoît Pavageau, Directeur de la direction des transports collectifs, et de M. Alexandre Prina, Direction générale des transports

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Agnès Cantale. Nous la remercions pour son travail précis.

1. Présentation par MM. Antoine de Raemy Président du Conseil d'administration, et Jean-Yves Goumaz, Directeur général de la Fondation des parkings

M. de Raemy évoque les faits marquants de 2014 concernant la Fondation des parkings. L'ouverture du P+R du CERN, ainsi que l'achat de places dans le parking communal de Versoix pour en faire également un P+R. L'augmentation des recettes des macarons, notamment ceux des communes,

représente un bénéfice de 9 470 000 CHF, un taux d'endettement en diminution, actuellement à 42%, peu d'investissements en 2014, mais 4 500 places de parking à réaliser pour l'avenir. La direction a planifié de futurs parkings, notamment pour l'Eco-quartier de la Jonction, ou encore ceux des gares CEVA. En 2014, elle a également préparé les appels d'offre pour les nouveaux horodateurs, ainsi que le système de paiement par téléphone qui sera mis en application dès cet été. Elle a convenu avec l'Etat une nouvelle convention horodateurs, fin 2014, et donc valable pour 2015. En ce qui concerne le contrôle du stationnement, elle a signé des accords avec plusieurs communes suburbaines.

M. Goumaz, aidé par une présentation de diapositives (cf. annexe), développe les éléments mentionnés par M. de Raemy.

En termes de produits de la Fondation, le total s'élève à plus de 42 millions CHF. Il s'agit d'un montant stable depuis plusieurs années. Le gros des recettes provient des abonnements et du parcage horaire, l'autre partie correspond aux indemnités pour le stationnement, aux produits propres et aux autres produits d'exploitation.

En ce qui concerne les charges, ces dernières sont également stables depuis plusieurs années, s'élevant à 33 millions CHF. La plus grande partie relève des charges du personnel et des amortissements.

Les résultats de la Fondation s'élèvent à 9 470 000 CHF pour 2014, en ligne avec la tendance des années précédentes.

Pour ce qui est des recettes des parkings P+R, il s'agit des recettes brutes, c'est-à-dire avant rétrocession à UNIRESO, lesquelles s'élèvent à 8 920 000 CHF pour 2014.

Les résultats des P+R sont négatifs depuis de nombreuses années, car chaque fois qu'on investit sur une infrastructure P+R cela se ressent sur les résultats. Pour les parkings habitants et parkings publics, les résultats sont positifs et stables.

Les produits propres de la Fondation concerne notamment la participation dans différentes sociétés, comprenant le parking de Cornavin, de Plainpalais, les mandats de l'Etat. Le revenu de l'ordre de 4,5 millions CHF est constant. Il y a eu une pointe en 2012 qui correspond à la vente du P26 à l'aéroport.

Avec la situation financière et le peu d'investissements lourds effectués, on a pu diminuer la part d'endettement, avec une dette globale de 40 millions pour un taux d'endettement de 42% par rapport à la valeur des biens immobilisés.

Il y a eu une forte évolution, avec les macarons en Ville de Genève, les macarons multizone et multizone professionnel, et l'extension des macarons dans les communes. La recette annuelle s'élève à 8,5 millions.

Le ratio entre les places bleues et les macarons : il y a globalement plus de macarons que de places bleues, avec un ratio d'environ 1,4.

Le macaron multizone est à 10 CHF pour la demi-journée et 20 CHF pour la journée entière, il est pour tout un chacun et permet de se garer en zone bleue. Il existe également le macaron multizone plus qui s'adresse aux professionnels, et qui leur autorise à se parquer en zone blanche. Il correspond à un grand besoin des milieux professionnels.

En ce qui concerne le contrôle du stationnement, il s'agit de la 2^e année du 3^e contrat de prestations. Pour les amendes, on constate qu'il y a environ 30 000 amendes par mois.

Il y a eu un audit de la mise en œuvre du contrat de prestations effectué par le SAI. Le service était bien structuré, et cette structure permettait une réduction des contestations, notamment grâce aux nouveaux outils de contrôle. La Fondation a néanmoins relevé un besoin de clarifier les objectifs en tant qu'indicateurs performance, et qu'il y avait un taux d'absentéisme du service important. Elle a également constaté une évolution positive des technologies. Le niveau de contrôle devait être aligné avec les besoins du plan stratégique, ce qui pourrait signifier un renforcement du contrôle.

Pour les indicateurs, elle a remarqué que les formules pouvaient être améliorées, notamment la formule liée à l'homogénéité du contrôle. L'audit a également soulevé la problématique du stationnement illicite de longue durée. Il y aujourd'hui plus de 500 véhicules identifiés sur la voirie qui ne bougent pas, mais le SDS ne peut prendre des mesures pour les déplacer. Il y aurait donc un protocole de collaboration avec le SDE à formaliser.

Pour ce qui est des parkings, pour les 5 années à venir, plusieurs projets concrets et identifiés sont à réaliser. Jusqu'en 2020, environ 4000 places en souterrain seront construites, ce qui représente 210 millions d'investissements, dont une partie sera payée par les développeurs des parkings privés. Il y aura également quelques places en surface. Il y a donc de gros investissements à venir comparés à ceux des dernières années.

En termes d'effectifs, la Fondation connaît une croissance régulière. Depuis 2014, elle gère les horodateurs de la Ville.

En ce qui concerne les permis frontaliers, il y a eu une évolution ces dernières années, avec aujourd'hui 16,2% pour la Fondation, et 17,4% dans le Service du stationnement.

Les recettes de la voie publique correspondent aux recettes des horodateurs, de l'ordre de 10 millions par année. Ils prévoient une augmentation de ces recettes dans les prochaines années, principalement par l'introduction de nouveaux moyens de paiement, notamment par téléphone ou carte de crédit.

L'Etat a négocié une convention sur les recettes des horodateurs, et la Fondation s'est engagée à rétrocéder à l'Etat un montant fixe. Cela va donc exercer une pression sur la Fondation et sur le contrôle pour obtenir les recettes de stationnement, qui sont peu respectées, puisqu'il y a entre 40% et 60% de taux de paiement sur la voie publique. Dans le cadre de ces améliorations, la Fondation changera les horodateurs au centre-ville. L'idée est de tous les changer progressivement, pour qu'à terme les personnes n'aient plus recours qu'au téléphone. Il y aura donc 3 phases dans ce processus. La première aura lieu cette année, avec le remplacement de 80 horodateurs. En fonction du succès de ce mode de paiement, on avisera pour la suite.

Aujourd'hui le contrôle est 100% visuel. L'objectif sera donc à terme de favoriser un environnement totalement numérique propice à l'échange de données. Par le scan du numéro de plaque, on pourra déterminer si une personne a payé ou non, si elle a un macaron ou autre. Cela nécessite une technologie informatique poussée. On n'en est qu'aux prémises, mais la première étape aura lieu cette année.

2. Questions et discussion

De la discussion nourrie qui s'ensuit, on retient les points suivants :

- 5 millions CHF ont été remboursés en 2014.
- Le taux d'endettement est de 25%. Les appareils de péage dont il est fait mention à la page 3 du rapport sont des bornes dans les parkings.
- Entre le moment où l'on définit la taille d'un parking, au travers d'un PLQ, et le moment où l'on va analyser le parking, on s'aperçoit qu'un certain nombre de paramètres a pu changer, et arriver à la conclusion qu'il est surdimensionné. Néanmoins la tendance marquée ces dernières années pousse à construire des parkings à usage multiple, avec une mutualisation.
- Il existe une tolérance à l'égard des deux-roues motorisés : on n'amende pas un véhicule parké sur le trottoir s'il respecte les 1,5 mètres d'espace. Il est certain que si le règlement se durcissait, cela doublerait les recettes de l'Etat, car il y en a des milliers chaque jour. Mais en même temps, ils

n'offrent pas la possibilité matérielle à Genève pour que tous ces véhicules puissent être correctement parkés.

- En ce qui concerne l'utilisation de parkings privés qui ne sont pas en rapport avec la Fondation, un contrat a été signé avec la Commune de Versoix pour acheter un parking communal et en faire un P+R. Il s'agit là d'un exemple de mutualisation où, en dehors des heures de travail, le parking est utilisé à d'autres fins.
- En ce qui concerne la diminution des amendes constatée en 2014, il s'agit d'une diminution légère. Il n'y a pas plus d'argent dans le stationnement, car il s'agit simplement d'une diminution de l'utilisation du domaine public. L'exemple des Vergers : on va essayer d'en faire un P+R, peut-être journalier. On recherche des solutions pour optimiser ce parking. Généralement, une mutualisation correspond à des places de logement disponibles durant la journée. La Fondation estime à 15-25% de places habitants disponibles la journée. Procéder de manière inversée, en partant de 500 places entreprises par exemple, cela ne marcherait pas bien, car cela sous-entendrait que l'entreprise en question est là toute la journée et que les habitants sont tous dehors toute la journée. C'est pourquoi en général cela se fait dans l'autre sens.
- Quant à la question de la surdimension des investissements futurs. Il s'agit de projets de longue durée. Il se passe 10 à 15 ans entre la conception et la réalisation. Il y a des évolutions de comportements, de besoins. Un moyen de diminuer la surdimension est le recours à la mutualisation. Cela peut cependant rapidement poser problème, car il s'agit de mutualiser des parkings privés, qu'il faut combiner avec des besoins publics et P+R. La place de parking, quel que soit son usage, a le même coût pour tout le monde, à savoir 55 à 60 mille CHF. Un parking à usage public sera rentable. Dans un parking pour habitant, on ne facturera jamais le prix réel de la place. Il faut donc pour chaque catégorie trouver des solutions et un équilibre. Il y a peu de catégorie rentable en termes de financement des places de parking. La Fondation est sans doute la seule entité capable d'assumer cette coordination, délicate et compliquée.
- A la question de savoir si la Fondation a été associée aux travaux sur la révision du règlement du stationnement sur fonds privés, il est répondu que le cas des parkings CEVA l'a obligée à réfléchir à la question, puisque le dimensionnement initial était fondé sur un règlement passé. On constate effectivement de nouveaux comportements urbains et il est important de s'adapter. Aujourd'hui on souhaiterait aller plus loin, et demander que le PLQ ne soit pas contraignant jusqu'au dernier moment. En ce qui concerne la diminution des coûts, la Fondation a été incluse un

peu trop tardivement dans le concept général. Dans le cadre des gares CEVA, elle a reçu le mandat de faire un parking au milieu de la zone, alors que tous les urbanistes avaient déjà imaginé leurs biens. C'est pourquoi on s'est retrouvé avec des parkings à 90 mille CHF la place. Il y a beaucoup à gagner dans l'optimisation des parkings.

- Le faible taux de paiement aux horodateurs varie. Des sondages avec des sociétés transitaires montrent que d'une rue à l'autre cela peut varier entre 40% et 60% de taux de paiement.
- Les places pour les 2RM en ouvrage (Cornavin et Saint-Antoine) sont peu utilisées par les motards, qui ont une autre mentalité que celle du parking souterrain.
- La fondation est intéressée par un partenariat pour mettre en place un système de Vélib'.
- La Fondation reçoit régulièrement des réclamations de personnes insatisfaites parce qu'elles ont acheté un macaron et m'ont pas de place pour se garer. Le ratio est de 1,4.
- Sur 450 mille amendes enregistrées, 72% sont payées. Le reste fait l'objet d'une procédure. 15% du total est payé une fois la procédure aboutie. Il y a donc un bon taux de recouvrement.
- La construction de nouveaux parkings occupe grandement la Fondation. Lorsqu'elle construit un parking, comme celui de la gare de Chêne-Bourg, cela comprendra des places P+R, des places habitants, et des places commerçants. Elle assure la réalisation complète du parking. Elle cherche les moyens financiers de rentabiliser au mieux cette construction et de ne pas perdre d'argent sur les places habitants et commerce. La Fondation a son financement pour les places P+R par les rentrées des macarons. Mais dans ce cadre-là, elle mène des discussions sans fin avec les partenaires pour trouver des modes de financement sur ces parkings. L'enveloppe qui lui a été présentée est celle du pire. Mais une fois que les discussions avec tous les partenaires auront abouti, et cela prendra du temps, l'enveloppe sera réduite de moitié comme investissement pour la Fondation.
- Jusqu'à maintenant, la Fondation revendait les places de parking. Dorénavant, elle fait payer aux coopératives et promoteurs immobiliers des taxes sur les parkings pour qu'ils restent mutualisés. Elle fera payer également aux commerces des quotes-parts sur les parkings pour qu'ils aient un droit à une place, mais avec une charge d'abonnement. Cela lui permet de gérer ces parkings de façon plus saine et plus économique. Un exemple concret : les habitations à Chêne-Bourg, au lieu de payer une

place 60 mille CHF, paieront une taxe de 35 mille CHF plus un droit sur un abonnement annuel.

- Le contrôle des places par numéro de plaque ne donnera pas accès au nom des propriétaires des véhicules. Il s'agira simplement d'identifier les véhicules par des numéros, d'entrer des chiffres dans la base de données pour savoir si la personne a payé ou non. Il ne s'agira que d'un jeu de numéro.

3. Adoption du PL et vote de la commission

Le Président met aux voix l'entrée en matière du PL 11629.

L'entrée en matière est **approuvée** à l'unanimité.

Le Président met aux voix le PL 11629.

Le PL 11629 est **approuvé** à l'unanimité.

Le traitement aux extraits est suggéré.

Projet de loi (11629)

approuvant le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2014

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 19, alinéa 4, de la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2014;
vu la décision du Conseil de Fondation du 16 mars 2015;
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2014 est approuvé.

Fondation des parkings

PL 11629 approuvant le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2014

Commission des Transports du GC

Mardi 12 mai 2015

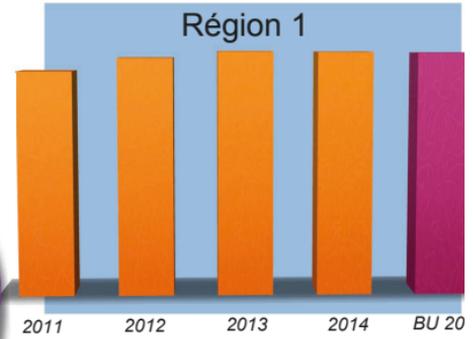
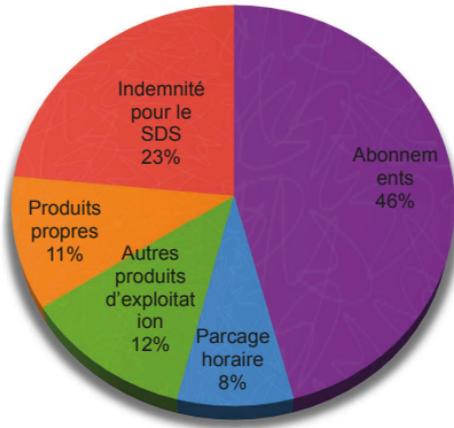


2014 Faits marquants

- Ouverture P+R CERN et Versoix
- Augmentation des recettes macarons (communes)
- Bénéfice de 9'470'000
- Taux d'endettement de 42% (en diminution)
- Peu d'investissements en 2014
- Très gros investissements à venir : 4500 places dans les 5 prochaines années
- Etudes et planification des futurs parkings (Eco-quartier, CEVA)
- Préparation des appels d'offres pour les nouveaux horodateurs et paiement par téléphone
- Nouvelle convention horodateurs
- Contrôle du stationnement : extension dans les communes



2014 : Produits de la Fondation

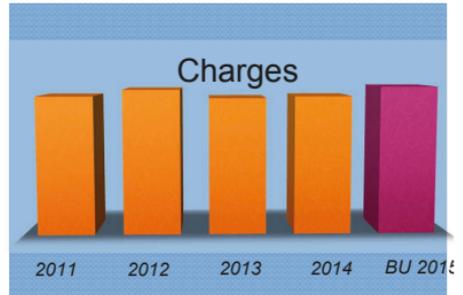
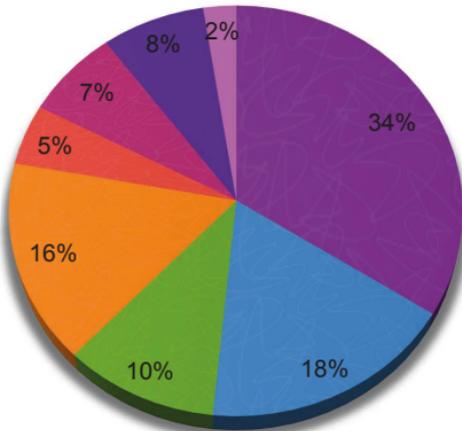


CHF 42'540'759



2014 : Charges de la Fondation

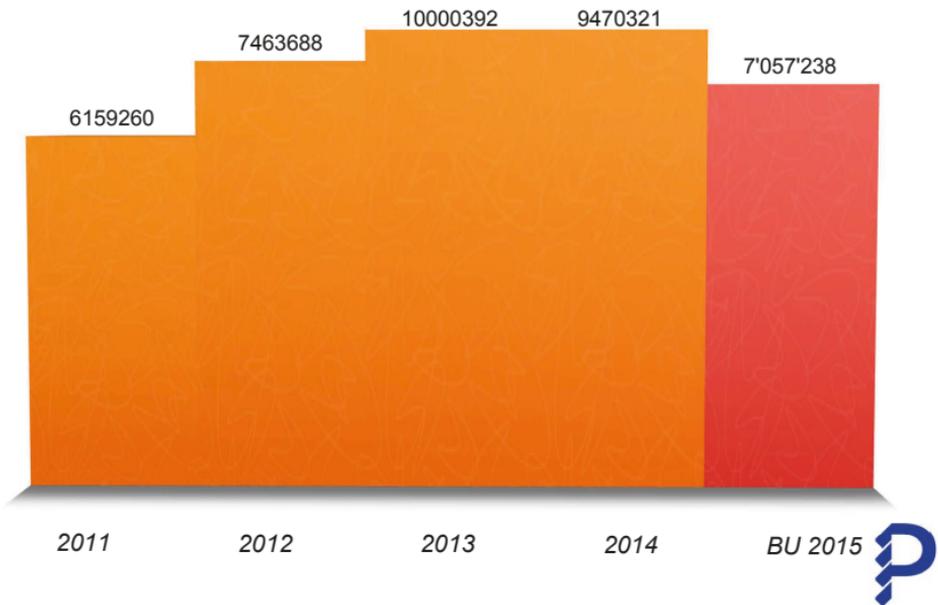
CHF 33'070'438



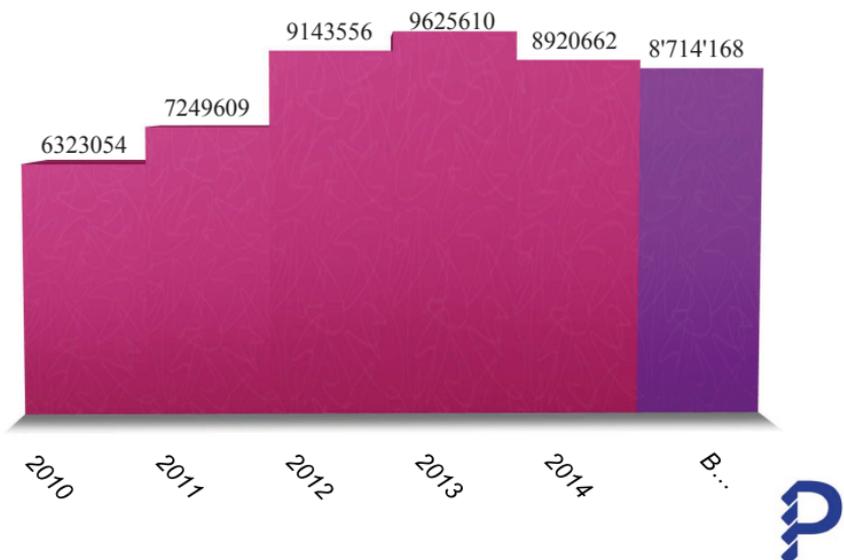
- Personnel et fonctionnement CC
- Amortissements
- Frais généraux
- Charges propres
- Frais financiers
- Frais d'exploitation
- P+R Redevances TPG
- Frais d'entretien



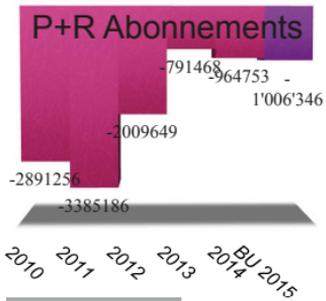
Résultats



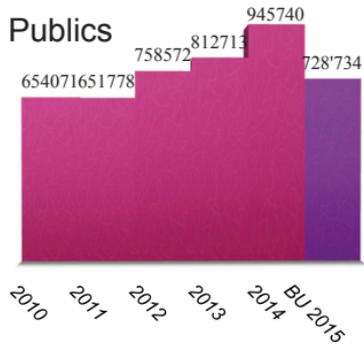
Parkings P+R : Recettes



Résultats

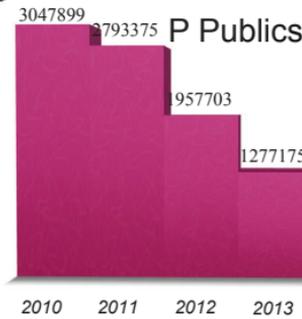


P Publics



Parkings P+R

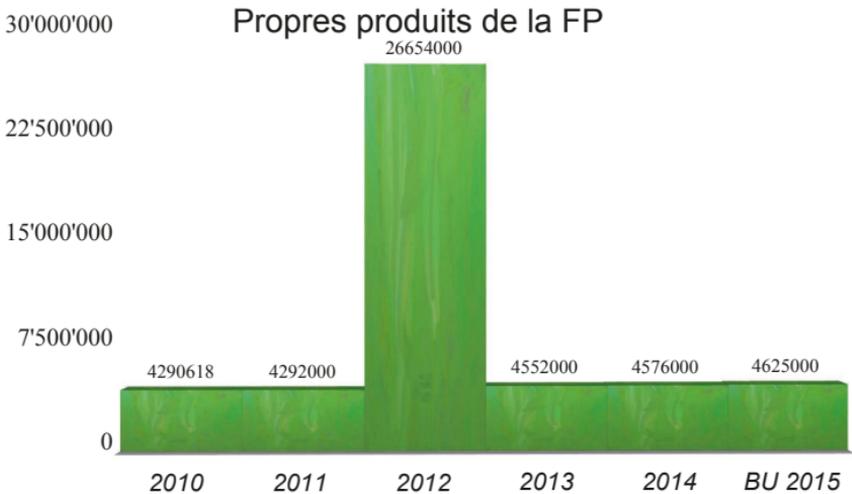
Parkings publics



Parkings habitants



Propres produits de la Fondation

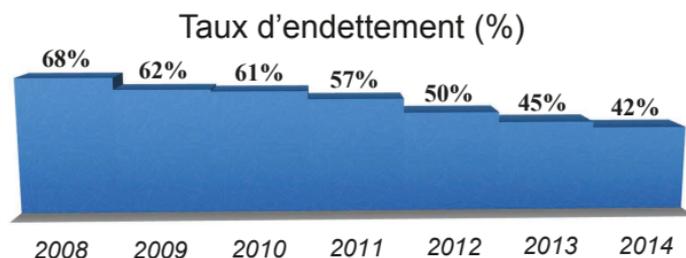
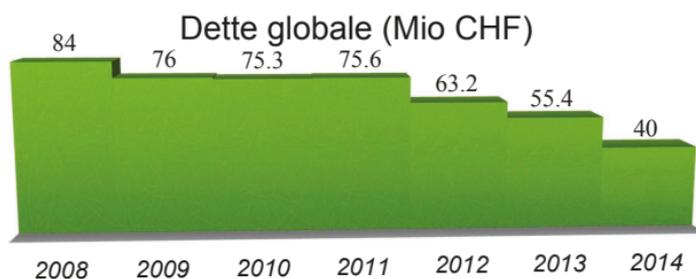


Propres produits de la Fondation

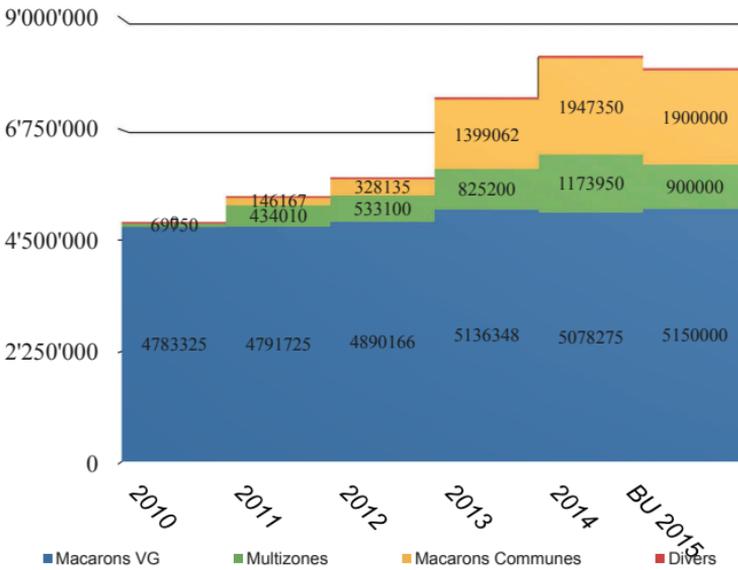
	2010	2011	2012	2013	2014	BU 2015
Produits de participations	1'635	782	2'929	1'190	1'177	1'359
Produits financiers	80	0	291	556	557	557
Redevance pour gestion de parkings	507	512	529	534	764	778
Redevance pour gestion de parkings de l'Etat	799	791	788	796	630	615
Honoraires liés au SDS	936	1'044	994	1'097	1'123	1'108
Honoraires et produits divers	333	391	21'123	379	325	208
Total	4'290	4'292	26'654	4'552	4'576	4'626



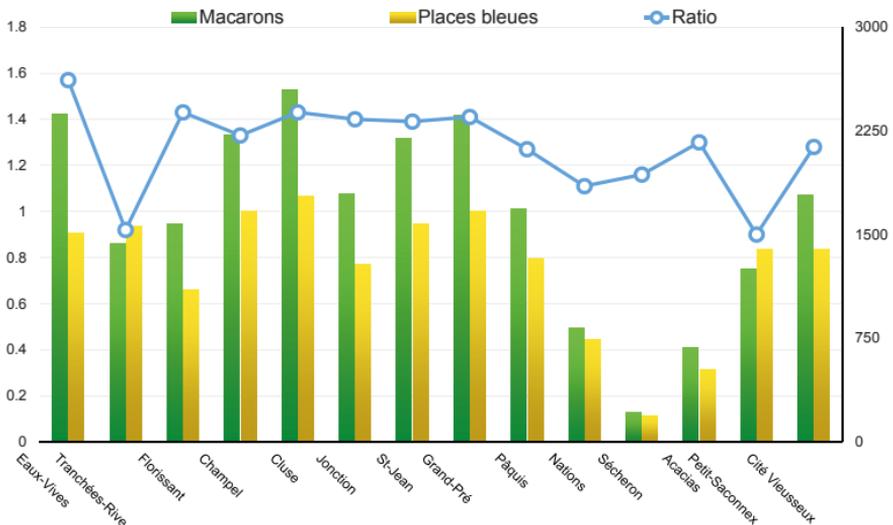
Dettes et endettement



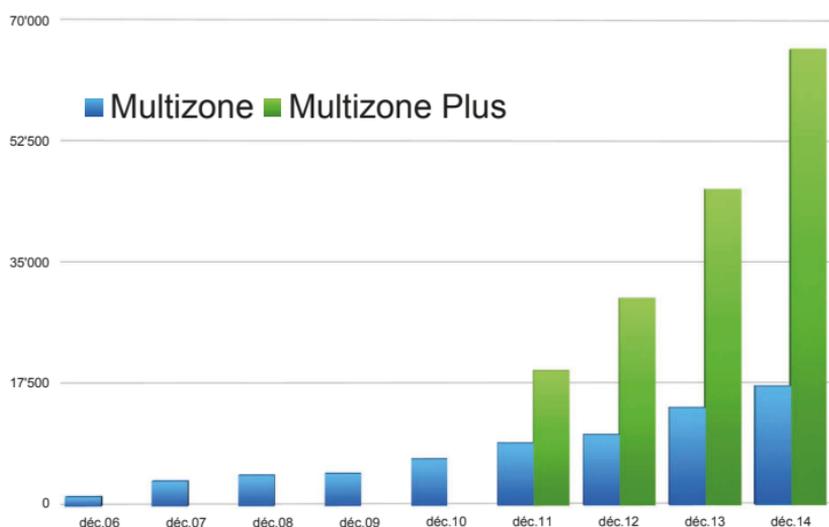
Recettes Macarons



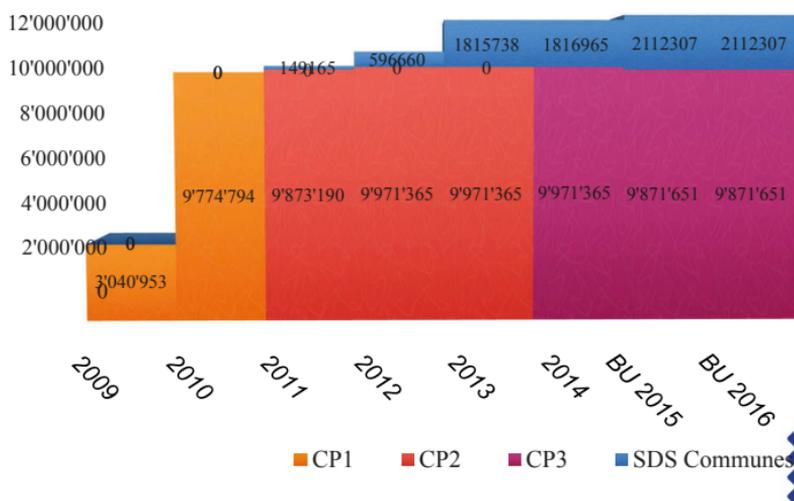
Macarons vs places bleues



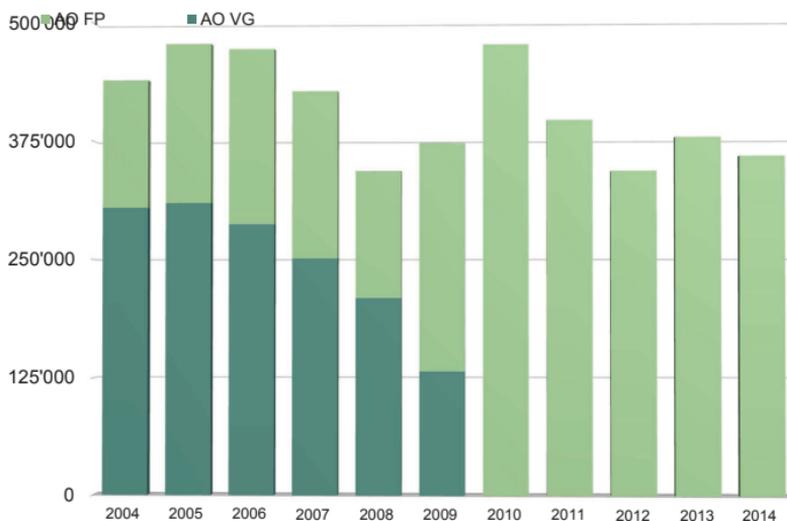
Macarons Multizone



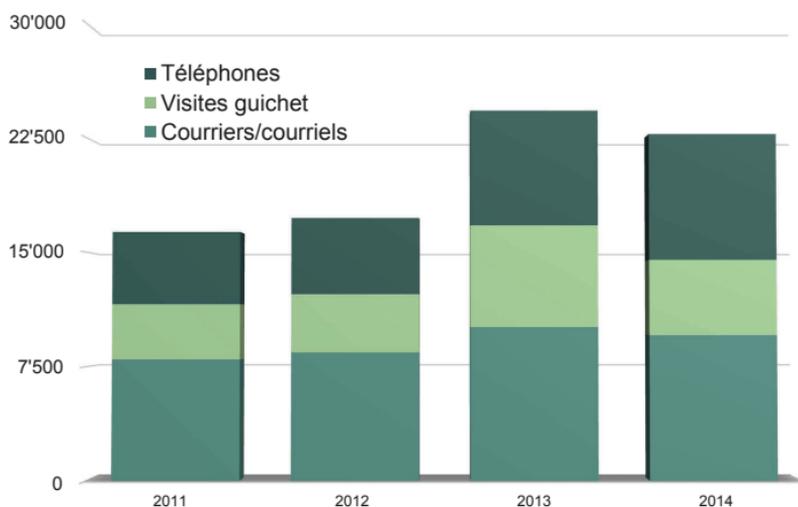
Contrat de prestations + SDS Communes



Amendes d'ordres



SDS Service clients



SAI : Audit de la mise en oeuvre du contrat de prestations

- Le service du SDS est bien structuré
- Réduction des contestations
- Besoin de clarification des objectifs (indicateurs de performance)
- Gestion RH : taux d'absentéisme significatif
- Evolution des technologies
- Observation 4.1.1
Déterminer le niveau de contrôle souhaité en fonction des orientations du plan stratégique (Renforcement du contrôle)



SAI : Audit de la mise en oeuvre du contrat de prestations

- Observation 4.1.2
Une formule de calcul à préciser
Observation 4.2 : homogénéité du contrôle : un objectif à clarifier
- Observation 4.4 : Stationnement illicite de longue durée - un protocole de collaboration à formaliser
- Observation 4.6 : Taux d'absentéisme



Parkings 2014-2022

Mise en service	Ouvrage	Usage	Construction	Places	Total
2014	Versoix (1.4.2015)	P+R	S/Terrain	78	178
	CERN	P+R	Surface	100	
2016	Carré-Vert	Hab+courte durée	S/Terrain	320	320
2018	Gare Eaux-Vives	Horaire /P+R	S/Terrain	485	565
	Vandoeuvre-Cologny	P+R	Surface	80	



Parkings 2014-2022

Date	Ouvrage	Usage	Construction	Places	Total
2018	Gare Chêne-Bourg	Multi	S/Terrain	505	805
	Bernex amont	P+R	Surface	300	
2019	MICA	P+R	Surface	250	2450
	Perly Est	P+R	Elevation	900	
	Bachet-Trèfle Blanc	P+R	S/Terrain	1300	
2020	Gare Eaux-Vives Nord	Multi	S/Terrain	225	1625
	Bachet Gui	P+R (300)+ Habitants (700)	S/Terrain	1000	
	Bernex aval	P+R	Surface	400	
2022	Perly Est	P+R	Elevation	900	900



Parkings 2015-2020

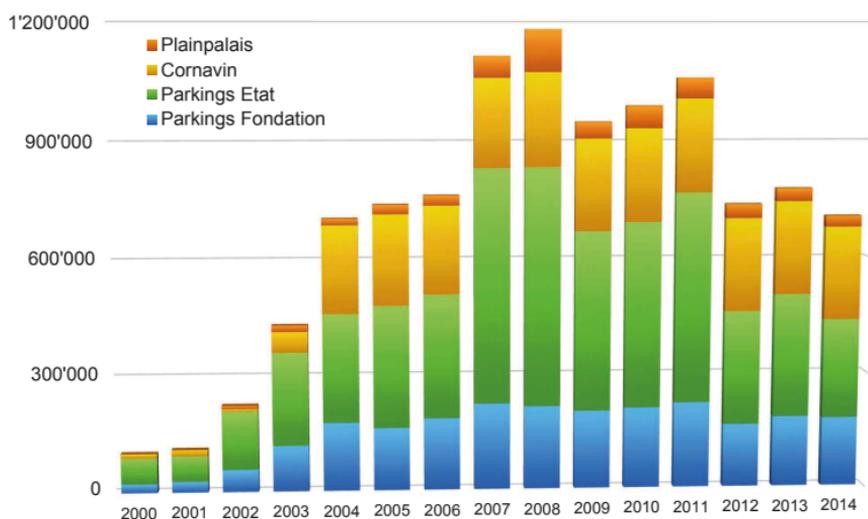
Année	Places Souterraines	Places en élévation	Places en Surface	Total
2015	0			0
2016/2017	320		80	400
2018	990		300	1'290
2019	1'300		250	970
2020	1'225			1'225
Places	3'835		630	4'465
<i>Coût par place</i>	55'000	27'000	6'000	
Investissements	210'000'000		4'000'000	214'000'000

2022 900 900

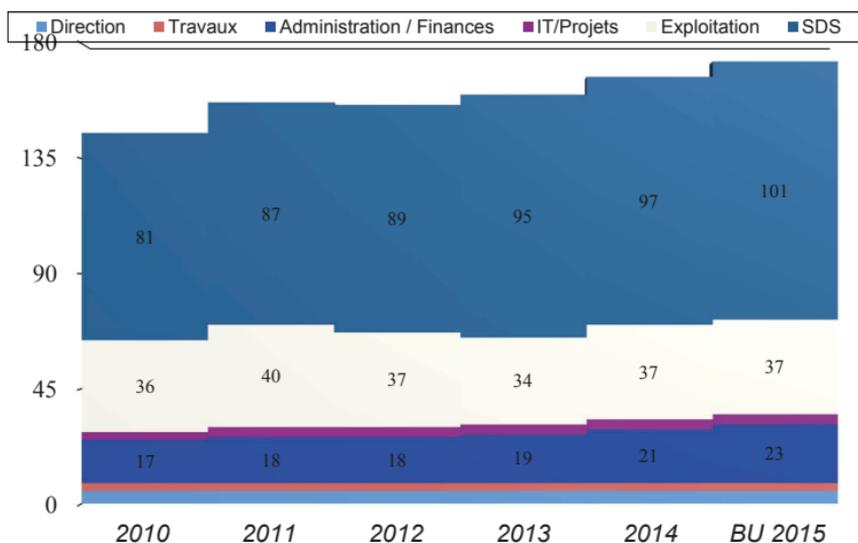
Investissements 24'000'000 24'000'000



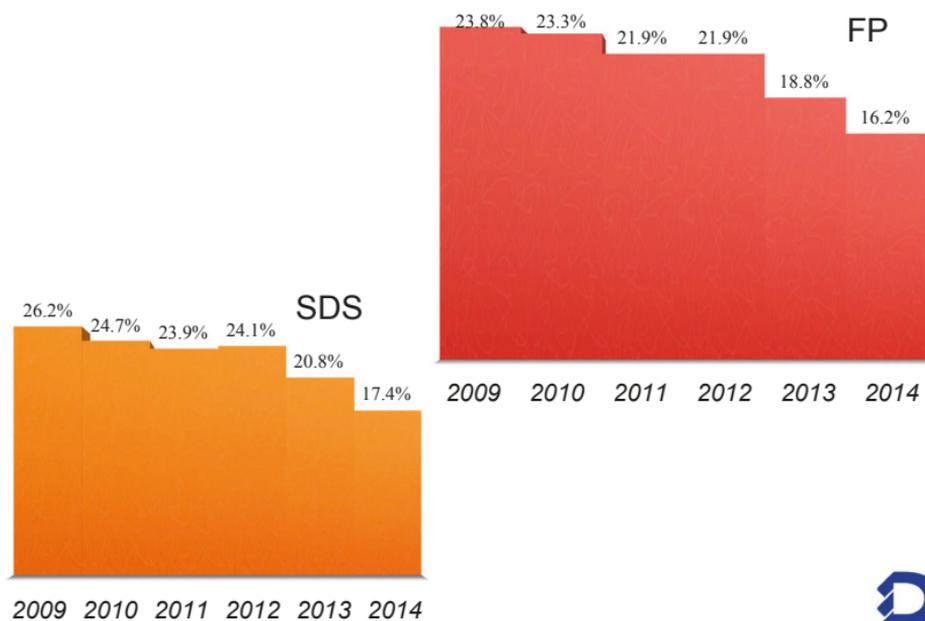
Frais de surveillance



Effectifs (postes)

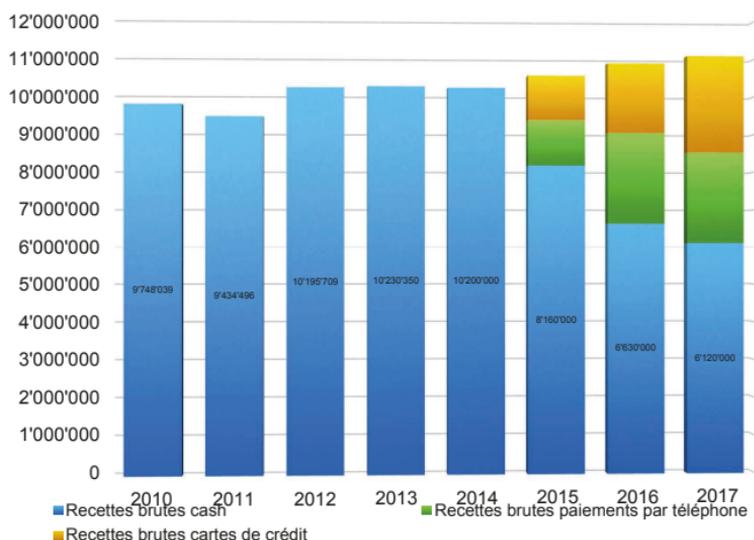


Evolution des permis frontaliers



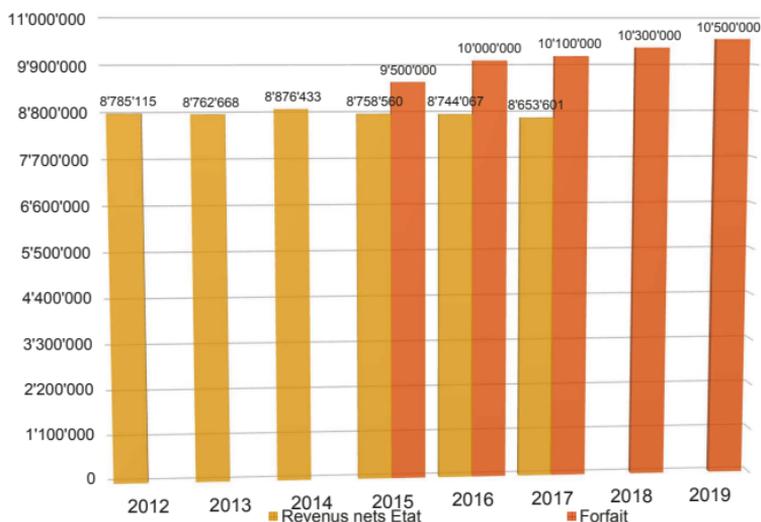
Recettes brutes

Voie publique

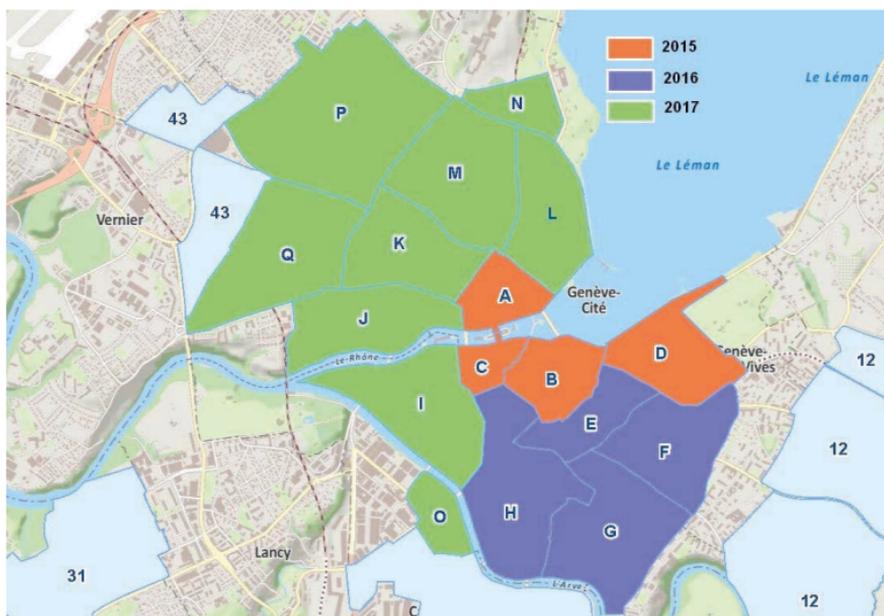


Revenus nets Etat

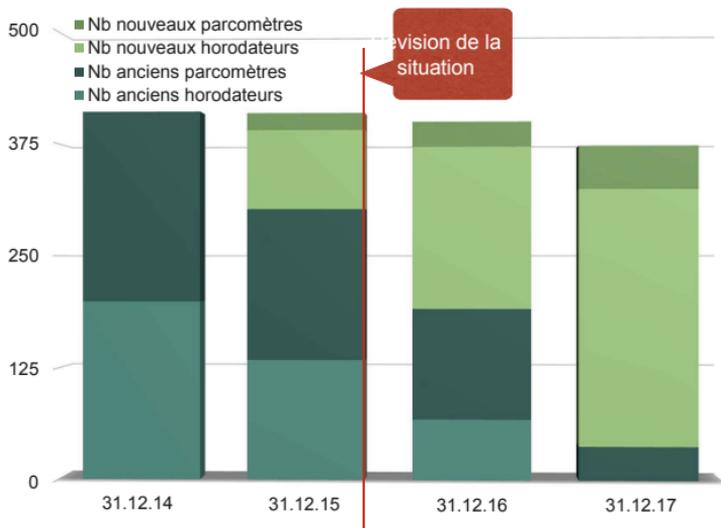
Voie publique - modèle futur



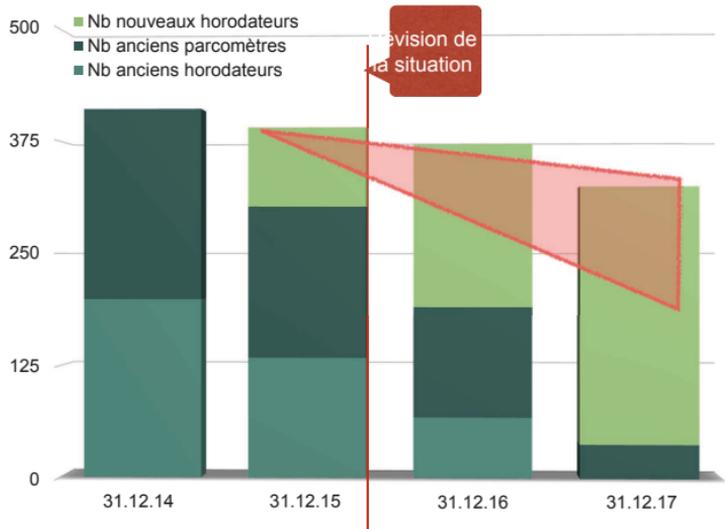
Carte de déploiement horodateurs



Remplacement horodateurs



Remplacement horodateurs



Droit de stationnement	Mode d'acquisition	Moyen de paiement	Identification	Contrôle
temporaire			Ticket	
temporaire			No place	
journalier				
mensuel / annuel				

Droit de stationnement	Mode d'acquisition	Moyen de paiement	Identification	Contrôle
temporaire				
temporaire				
journalier/mensue l/annuel				

