

Date de dépôt : 22 mai 2012

Rapport

de la Commission judiciaire et de la police chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Eric Stauffer, Jean-François Girardet, Pascal Spuhler, Sandro Pistis, Henry Rappaz, Dominique Rolle, André Python, Guillaume Sauty, Olivier Sauty, Florian Gander et Marie-Thérèse Engelberts : Equité, équilibre des mesures en matière de stationnement entre résidents genevois et résidents étrangers !

Rapport de majorité de M. Roberto Brogginì (page 1)

Rapport de minorité de M. Jean-Marie Voumard (page 19)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Roberto Brogginì

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission judiciaire et de la police s'est réunie sous les présidences respectives de MM. André Python, Roberto Brogginì et Roger Golay les 5 et 19 mai, 15 et 29 septembre 2011, ainsi que les 2 et 9 février 2012.

Les notes de séance ont été consignées par M. Leonardo Castro et M^{me} Amandine Duperrier, que nous remercions vivement.

Présentation du projet de loi par M. Eric Stauffer

M. Stauffer explique que le projet de loi reprend la motion 1659. Il rappelle que la tendance, à Genève, est de faire des zones bleues dans toutes les communes. Il souligne que les résidents se voient obliger d'acheter des

macarons, alors que ces mesures n'ont pas d'effets sur les voitures « ventouses ». Il prétend que de nombreux propriétaires de véhicules étrangers sont des « multirécidivistes » qui ne paient jamais leurs contraventions, malgré les accords de Paris.

Il signale que le groupe MCG n'a rien inventé, mais est allé voir comment la situation était réglée dans les cantons voisins. En l'occurrence, il cite la ville de Lausanne qui applique exactement ce qui est proposé par le présent projet de loi. Ainsi, le contrevenant étranger qui en est à sa 3^{ème} contravention impayée voit son véhicule immédiatement saisi par la fourrière, jusqu'au paiement des contraventions et des frais administratifs.

L'auteur énonce les mérites d'une telle solution. Il indique que ce projet de loi profite au tissu économique local, permet le respect de la loi et n'est pas trop lourd à l'égard des automobilistes étrangers et signale que certains contrevenants doivent près de 25'000 CHF au Service des contraventions. Il ajoute que le projet est équitable en obligeant les contrevenants étrangers à s'acquitter de leurs amendes, car les résidents suisses risquent, eux, une conversion en jours de prison en cas de non-paiement.

M. Stauffer conclut que ce projet de loi permettrait donc d'éradiquer le problème des véhicules « ventouses » dans plusieurs communes. De plus, il informe que le nouveau système informatique du Service des contraventions permettra à chaque agent de consulter le nombre de contraventions impayées. C'est pour ces raisons qu'il invite les commissaires à accepter ce projet de loi.

Un commissaire vert se demande si ce projet de loi est compatible avec les accords internationaux. Pour l'auteur, ce projet ne pose pas de problème de réciprocité, car les autorités françaises et anglaises mettent des sabots aux véhicules en cas d'infraction. Concernant les accords internationaux, il cite le code pénal suisse qui permet de prendre des mesures de sureté envers les contrevenants étrangers et ajoute que ces mesures sont déjà en vigueur à Lausanne.

Un commissaire libéral demande quel est l'objectif poursuivi par l'alinéa 1. M. Stauffer informe qu'il est impossible, à l'heure actuelle, de payer une contravention directement à l'agent verbalisateur. Il explique que cela ne pose pas de problèmes avec les résidents suisses, car ceux-ci reçoivent un bulletin de versement. Toutefois, il remarque que la personne de passage attend que les autorités suisses fassent les recherches. Il regrette cette perte d'argent et d'énergie dans le recouvrement des contraventions commises par des étrangers, alors qu'un simple encaissement réglerait le problème.

Le même commissaire demande, concernant l'alinéa 4, si l'idée ne concerne que des infractions de la loi sur la circulation routière (LCR). Il est répondu par l'affirmative. Il convient qu'un amendement pourrait le préciser.

Une commissaire socialiste demande les sources des statistiques présentes dans le projet de loi. L'auteur répond avoir obtenu les statistiques de la part du DSPE en mentionnant la Lipad.

Première discussion

Une commissaire démocrate-chrétienne rappelle l'intervention de M^{me} la conseillère d'Etat Rochat sur le sujet, en Commission des finances. Elle propose de l'entendre à nouveau pour confirmer que l'application des accords donne pleine satisfaction. Par ailleurs, elle mentionne l'intervention du commandant de la gendarmerie M. Cudré-Mauroux à la page 14 du projet de loi, dans l'exposé des motifs, qui expliquait que l'enlèvement par dépanneuse est la méthode la plus souple et adaptée, ce qui semble être toujours le cas aujourd'hui. Elle conclut que le projet de loi ne correspond donc plus à rien.

Un commissaire libéral remarque que ce projet de loi est différent de la motion dont il tire son origine. Il ajoute que le groupe Libéral n'est pas opposé en l'état au projet de loi, bien que des amendements restent nécessaires. Il propose d'entendre également M. Burnand du Centre de coopération policière et douanière franco-suisse (CCPD), ce qui ne sera pas accepté.

Audition de M^{me} Isabel Rochat, conseillère d'Etat

M^{me} Rochat est accompagnée de M. Scheidegger, secrétaire général adjoint au DSPE.

M^{me} Rochat déclare que ce projet de loi avait du sens jusqu'en 2010, mais il semblerait, au vu des chiffres récents, qu'il n'ait plus lieu d'être. Elle explique qu'avant le 31 décembre 2009, l'accord de Paris n'était pas encore en vigueur et la procédure était très compliquée. Elle précise que le recouvrement était très aléatoire et qu'il y avait une réelle difficulté de pouvoir identifier les contrevenants. Elle ajoute qu'entre 2009 et 2010, une augmentation de 740% a été constatée. Elle donne quelques chiffres ; en 2009, le service des contraventions a effectué 17'644 demandes auprès du CCPD et ce chiffre est passé à 130'593 demandes informatisées auprès de l'Office fédéral des routes. Cela démontre que l'accord de Paris produit ses effets. Concernant les amendes d'ordre, elle indique qu'au total, il y a eu 131 amendes en 2008, 253 en 2009 et 476 en 2010. Concernant les affaires

encaissées, il y a eu 77'158 amendes en 2008, 122 000 en 2009 et près de 300 000 en 2010. Les montants passent de 3 000 000 francs en 2008 à 13 627 000 francs en 2010. Le ratio de recouvrement passe de 59 000 à 52 000, ce qui est moins significatif. Elle rappelle qu'après six mois, les amendes d'ordre disparaissent du registre. Pour les trois premiers mois de 2011, le nombre total d'amendes d'ordre émises est de 100 000 dont 75% concernent des véhicules suisses et 21% des véhicules français. Concernant le comparatif d'amendes d'ordres payées entre la France et la Suisse pour les trois premiers mois de 2011, le nombre d'amendes d'ordres payées est de 78 426 pour un montant de 4 000 000 francs sur 108 000 amendes émises. Le ratio France – Suisse entre les amendes émises et encaissées est de 72%-37%. Le recouvrement des contrevenants habitant en Suisse est de 80% alors que le recouvrement des personnes résidents en France est de 55%, ce qui est loin du taux annoncé de 30% de recouvrement de 2009. Elle indique qu'elle fera parvenir le tableau en annexe du PV. Concernant les contraventions, entre 11% et 18% des affaires sont payées, ce qui représente 21% des amendes émises. Le taux de recouvrement se situe entre 77% et 80%. Elle explique que le nouveau système AOC (nouveau projet « mikado » qui a été voté et est en train d'être mis en fonction par le service des contraventions) va permettre d'avoir administrativement un meilleur recouvrement. La grande nouveauté est qu'il est possible de payer en euros avec chèque, carte etc., ce qui facilite grandement le recouvrement. Elle précise qu'il faut encore démontrer que la pose de sabots et autres mesures de contrainte semblent disproportionnées par rapport aux effets qu'il est possible d'en attendre.

Le président remercie M^{me} Rochat pour sa présentation. Il constate que les accords de Paris produisent leurs effets et que, pour le Conseil d'Etat, ce projet de loi n'a plus lieu d'être.

Un commissaire radical demande s'il est possible d'encaisser immédiatement une amende. Il évoque également les 30% d'amendes non payées et aimerait connaître la procédure qui permet de récupérer cela. M^{me} Rochat répond qu'une saisie sur salaire est envisageable ainsi que la conversion d'amende (peine privative de liberté de substitution).

Le même commissaire demande, dans le cas d'une amende de 100 francs, s'il est possible de demander au contrevenant de payer tout de suite. Il est répondu par l'affirmative. Si le contrevenant ne paye pas, l'amende lui est envoyée. Il est précisé que pour les Allemands et les Français, il s'agit de l'Office des routes qui notifie l'amende par pli recommandé. Pour les immatriculations italiennes, la notification passe par le CCPD à Chiasso et pour les autres automobiles, notamment britanniques, il n'y a pas d'échange.

Elle ajoute encore qu'il existe aussi une voie particulière pour les véhicules portugais.

Un commissaire MCG demande confirmation que, pour 2011, les amendes d'ordre payées pour les ressortissants genevois sont de l'ordre de 70% et pour les résidents étrangers de 50%. M^{me} Rochat répond par la négative. Elle indique qu'en 2011, 75% concernent des véhicules suisses et 21% concernent des véhicules français. Elle ajoute que de janvier à mars 2011, le service des contraventions a encaissé 78'000 amendes pour un montant de 4 000 000 F, ce qui correspond à un taux de recouvrement de 80% pour les Suisses et 55% pour les Français.

Il est demandé si des séquestres sur salaires sont faits, par qui et dans quel pourcentage. M^{me} Rochat explique qu'en 2009, il y avait 17 dossiers concernés par le séquestre et en 2010, 125 dossiers ont été traités, ce qui représente 4663 affaires pour un montant de 542 000 F.

Une commissaire socialiste remarque qu'il reste quand même 48% des véhicules étrangers qui ne paient pas les amendes d'ordre. Elle aimerait comprendre le dispositif, indépendamment des chiffres. Selon elle, cette question est très politique et elle aimerait savoir ce qui a changé par rapport à l'accord de Paris, quels sont les mécanismes mis en place pour que les contrevenants paient ces amendes et ce qu'il se passe en cas de non-paiement.

Il est répondu que depuis les accords de Paris, il est possible d'identifier, via l'Office des routes, le détenteur du véhicule et le notifier.

La même commissaire répète que 48% qui ne paient pas, c'est beaucoup, même si les mécanismes sont améliorés et doivent être affinés. Elle ajoute que ce PL donne l'impression que les Genevois doivent payer et doivent aller en détention administrative pour les compensations d'amendes, alors que d'autres véhicules, qui viennent travailler à Genève, ne paient pas.

M^{me} Rochat répète qu'il y a un différentiel de 25% entre les Suisses et les Français. Elle ajoute que dans les contraventions, il y a 116 843 affaires qui concernent les étrangers, ce qui correspond à 34 000 personnes. Sur ces 34 000 personnes, 9000 ont au moins trois affaires en cours, 5000 ont au moins cinq affaires en cours et 2000 en ont au moins dix.

Un commissaire PDC explique que, lors de la précédente législature, au sein de la Commission de contrôle de gestion, il a été constaté qu'au sein du service des contraventions, la gestion des débiteurs était défailante, voire inexistante. Il y avait eu un rapport à ce sujet et la Commission de contrôle de gestion s'en était saisi. Il ne remet pas en cause les chiffres, mais demande

s'ils sont issus d'une nouvelle gestion ou s'ils sortent d'une ancienne méthode de gestion.

M^{me} Rochat répond un peu des deux puisque le service n'était pas opérationnel et il a été constaté que le système implémenté (Mikado) n'avait jamais été réellement mis en place et n'avait jamais vraiment fonctionné. Elle ajoute qu'il y a maintenant une équipe d'informaticiens sur place et qu'actuellement il faut se demander quoi faire avec ce service de contraventions. Elle aimerait le sortir de la police et le rattacher au pouvoir judiciaire mais elle déclare attendre le nouveau code de procédure pénal. Elle précise qu'un groupe de travail planche sur cette problématique. Elle ne souhaite pas le rattacher au secrétariat général. Selon elle, le service sera doté du personnel nécessaire pour que ce nouveau système fonctionne.

Les radicaux-libéraux souhaitent faire encaisser l'ensemble des amendes infligées à des véhicules aux plaques étrangères. Ils demandent quand est-ce qu'un outil de travail performant, qui permettra un encaissement sera disponible. M^{me} Rochat répond que d'ici la fin de l'année (2011) l'outil devra être performant avec deux informaticiens de la société qui a conçu le logiciel, ainsi qu'un juriste qui sera engagé. Elle ajoute qu'il est important de mettre des forces supplémentaires dans ce projet.

Un commissaire libéral est consterné par le transfert au pouvoir judiciaire, d'autant que le CPP prescrit que le jugement des contraventions peut être confié à une autorité administrative. M^{me} Rochat répond que c'est une piste parmi d'autres et que les discussions sont ouvertes.

Le même commissaire fait remarquer que lorsqu'une période de temps est prise en compte et lorsqu'il est fait référence aux amendes d'ordre infligées et encaissées, il ne s'agit pas des mêmes amendes, compte tenu des délais, y compris le délai de transformation d'une amende en contravention. Il ajoute que s'il est question d'un ensemble d'amende et le nombre d'entre elles qui ont été encaissées, c'est différent. Il évoque la fameuse possibilité du paiement immédiat et demande si les personnes de la Fondation des parkings ont un moyen concret de le faire. Il est répondu que tout reste à faire et qu'une réunion est prévue prochainement à ce sujet. Elle précise néanmoins qu'ils peuvent le faire mais qu'ils doivent être instruits de le faire.

Ce même commissaire se réfère aux mesures préconisées par ce projet de loi, telles que la mise en fourrière ou la pose d'un sabot. Il aimerait savoir la marge de manœuvre d'un canton de prendre des mesures qui vont au-delà des mesures usuelles de recouvrement de l'amende. Il demande quelles sont les pratiques des autres cantons et si cela est interdit par le droit fédéral.

M^{me} Rochat répond que, concernant la pose de sabots, le canton de Bâle-Ville le fait sans véritable base légale, en se fondant sur les articles 37 al. 2 et 54 de la LCR et sur l'art. 13 de l'ordonnance cantonale sur le trafic routier, qui est un texte réglementaire. Le canton de Berne se fonde sur les mêmes dispositions de la LCR mais n'a pas édité de dispositions techniques. Le canton de Vaud ne le pratique pas. Le canton de Zürich se fonde sur l'art. 9 de la loi fédérale sur les amendes d'ordre mais ne le pratique pas puisque la disposition du droit fédéral n'est pas assez précise. Elle ajoute qu'il est envisageable que la Fondation des parkings puisse avoir la compétence de le faire.

Le commissaire libéral pense qu'il serait utile d'avoir les réflexions du département par rapport à la légalité d'un dispositif tel que la mise en fourrière. M^{me} Rochat répond qu'il faut savoir si le fait d'avoir une amende peut être considéré comme une contrainte. M. Scheidegger indique qu'il n'existe pas de jurisprudence à ce sujet.

Un commissaire MCG demande confirmation que le principe de cette loi est d'avoir une base légale pour séquestrer un véhicule au bout de trois ou quatre infractions ou si un contrevenant doit beaucoup d'argent, à quoi M^{me} Rochat répond que la mise en fourrière existe déjà pour le non-paiement d'assurance.

M. Scheidegger indique qu'il n'y a pas encore de distance suffisante par rapport aux progrès qui ont été faits, pour savoir si les personnes ont récidivés surtout que les amendes d'ordre sont anonymes, dans un premier temps du moins. Il ajoute qu'il faudra quelques mois ou années pour pouvoir réaliser une analyse plus fine.

Une commissaire radicale évoque le nombre importants de contraventions relatives à la LCR et se demande s'il ne faudrait pas enlever la phrase « résidents à l'étrangers » puisqu'il n'y a pas que les étrangers qui ne paient pas leurs factures. Elle trouve qu'il faut toucher là où cela fait de l'effet. Selon elle, c'est un signal politique. M^{me} Rochat répond que tout est possible mais ajoute qu'il faut que cela reste réaliste. Compte tenu de l'incertitude qui plane sur le déplacement de la fourrière, elle a quelques doutes sur la réalité d'une telle mesure. Elle pense que si les sanctions sont vraiment appliquées en amont, cela permet d'éviter les contrôles et qu'il est préférable de prendre les contrevenants sur le fait. Elle préfère une police performante par rapport aux infractions à la LCR.

Un commissaire socialiste parle de la motion déposée en 2005 et de l'audition de M. Cudré-Mauroux qui avait expliqué que le sabot n'était pas l'idéal en raison de son coût et du problème de sécurité puisque le

propriétaire peut se retourner contre l'Etat. Selon lui, la fourrière était la meilleure solution, en termes de sécurité notamment. Elle aimerait connaître la réciprocité des accords de Paris par rapport à la Suisse, à quoi il est répondu que la réciprocité est totale.

Audition de M. Aeschbacher, chef du service des contraventions

Une commissaire démocrate-chrétien indique avoir compris que ce projet de loi est caduc aujourd'hui, grâce aux accords de Paris. Elle aimerait savoir s'il y a encore des éléments à améliorer en lien avec ce PL ou si la situation actuelle montre qu'il est périmé.

M. Aeschbacher explique que le PL a été déposé le 25 mai 2010, qu'il fait référence notamment à la problématique du recouvrement des amendes des personnes frontalières et à l'année 2009 (taux de recouvrement de 30%, ce qui était inacceptable). Il ajoute que la problématique de l'époque était de pouvoir identifier les conducteurs français puisqu'avant les accords de Paris, il fallait passer par le CCPD, avec des critères stricts. Il fallait regrouper certaines infractions de stationnement jusqu'à arriver à un montant de 300-400 F, afin d'obtenir l'identité du conducteur. Et cela était traité à bien plaisir, la nuit. Il était donc difficile d'obtenir l'identité et ensuite il fallait encore avoir la bonne adresse, etc. Depuis l'entrée en vigueur des accords de Paris, il y a eu une explosion des amendes en raison du retrait de ces critères et aujourd'hui pour les personnes qui sont allemandes, suisses ou françaises qui ne paient pas leurs amendes de stationnement dans les délais, l'identité est recherchée et l'amende leur est envoyée. Le taux actuel d'amendes payées, soit dans le délai d'amende d'ordre, soit dans le délai contraventionnel, est de 80% du montant total des amendes émises. Il pense, par conséquent, que grâce à l'accord de Paris, ce PL, qui est orienté sur le fait d'aller récupérer l'argent des frontaliers, n'a plus vraiment lieu d'être aujourd'hui.

Un commissaire MCG évoque les frais administratifs de ces démarches (demande d'identité) et comprend qu'ils ne sont pas répercutés sur le contrevenant. Il demande néanmoins si, au-delà de cette démarche, des frais administratifs sont réclamés. Il aimerait également connaître les moyens mis en œuvre visant à un encaissement des amendes sur le champ. Il est répondu qu'aujourd'hui, la demande d'identité à l'Office fédéral des routes coûte deux francs, quelle que soit l'origine du contrevenant. Il ajoute qu'il y a des émoluments qui couvrent les frais administratifs, les frais d'envoi du recommandé, les deux francs et le travail du fonctionnaire.

Il ne sait pas si cela couvre les charges du service. Concernant l'encaissement des amendes d'ordre, il explique que la loi est très claire et

qu'il est possible de payer immédiatement l'amende, quel que soit le contrevenant. Il ajoute que le refus d'un agent d'encaisser sur place n'est pas légal et que la loi sur les amendes d'ordre le précise.

Un commissaire MCG évoque le cas d'un frontalier. Il demande si, une fois l'identité de la personne obtenue, le service est en contact avec l'Office cantonal de la population, afin de savoir si cette personne travaille sur Genève et de pouvoir la contacter sur son lieu de travail plutôt que de réaliser les démarches sur la France.

Le chef du service des contraventions répond que son service a accès aux bases de données de l'Office cantonal de la population, ce qui permet de connaître le lieu de résidence de la personne. Il ajoute que son service travaille également avec l'administration fiscale. Il explique que l'amende est envoyée en premier lieu à l'adresse privée mais si ce n'est pas la bonne adresse ou si la personne ne paie pas, d'autres démarches sont entreprises afin de connaître le lieu de travail de la personne, de lui notifier l'amende à cette endroit et de procéder à des séquestre sur salaire. Il précise que généralement la personne est avertie par téléphone avant de notifier l'amende à l'employeur. Il indique que le but est d'encaisser de l'argent par tous les moyens.

Une commissaire évoque le taux de recouvrement de 80%. Elle demande s'il s'agit du taux pour les véhicules genevois. Il est répondu par la négative et ajoute qu'il s'agit d'une moyenne. Il indique que sur 2011, entre janvier et mars, 72,37% du nombre total d'amendes émises ont été payées dans le délai d'amende d'ordre, ce qui correspond à 73% du montant. Concernant le nombre et le montant des véhicules suisses, le taux est à 80% d'amendes payées. Au niveau des français, 55% des amendes émises ont été payées dans le délai d'amende (avant que cela devienne une contravention). Dès que cela devient contravention, il y a encore 10-15% de récupérées, d'où la moyenne de 80%. Il déclare qu'avec l'accord de Paris, le fait que les gens sachent qu'il y a une suite, par exemple le séquestre sur salaire, a une influence.

Le même commissaire demande quel est le contact entre le service de stationnement et le CCPD dans ce cadre.

Il est répondu que, dans la majorité des cas, c'est automatique ; dès que l'amende n'est pas payée, le fichier part à l'Office des routes et une identité est envoyée. Il déclare que la coopération a toujours été excellente.

Une commissaire socialiste évoque le fait que le système est désuet. Elle demande si cela sera amélioré avec le nouveau logiciel AOC.

Le chef du service des contraventions répond par l'affirmative et explique que cela permettra d'automatiser la partie compliquée des recouvrements, des

séquestres et des transmissions à l'office des poursuites et faillites. Il ajoute que, dès la mise en production, il sera possible pour les citoyens de la zone euro, de recevoir des amendes libellées en euros et de les payer en euros à l'étrangers, soit par chèque, soit par carte de crédit.

Il rappelle que le BVR n'existe qu'en Suisse. Il précise que le but est de faciliter le plus possible les moyens de paiement afin d'éviter les procédures contentieuses onéreuses. Il ajoute encore qu'il sera possible dès l'année prochaine, pour les citoyens suisses, de payer par carte de crédit par internet.

Une commissaire radicale évoque les 45% d'impayés et les 20% pour les Genevois, ce qui, selon elle, demande un travail administratif non négligeable. Elle demande ce qu'il en est de l'idée d'enlever la phrase «résidents à l'étranger» et de l'idée de mettre le véhicule à la fourrière. Il est rappelé que les 45% d'impayés concernent le délai d'amende d'ordre et qu'ensuite il y a encore la partie contraventionnelle. Il indique que pour 2010, le taux moyen de recouvrement était de 80%. Il s'agit donc de 20% des citoyens suisses et 30% de citoyens autres. Concernant l'idée d'enlever la référence, il indique que 16 884 personnes étrangères sont concernées par trois infractions ou plus et 2270 ont dix infractions ou plus. Si, parmi ces 2270, il y a des contrevenants français dont il n'est pas possible de trouver l'identité par rapport au numéro de plaque et qui ont des montants importants, il serait envisageable de demander au CCPD pour avoir l'adresse et il y a également la police française qui a ses propres moyens. Il ajoute qu'il ne peut pas apporter de réponse sur le fait que cela soit efficace ou pas. Il explique que si ce PL était en application, il y aurait un besoin administratif en personnel puisqu'il faudrait pouvoir garantir que la personne puisse récupérer son véhicule 24h sur 24h. De plus, il ajoute qu'il y a une problématique de transmission d'informations concernant les données d'arrières de contraventions puisqu'il s'agit de données sensibles. Il pense que cela mériterait des analyses complémentaires pour chiffrer les gains d'un tel projet. Selon lui, il faudrait estimer combien de véhicules seraient placés à la fourrière. Il pense que les accords de Paris et les autres moyens, tels que l'introduction du nouveau CPP, donnent des solutions qui doivent être épuisées. Il rappelle que les Vaudois ne pratiquent plus le sabot et qu'il serait intéressant de connaître les pratiques au niveau suisse.

Cette même commissaire radicale reconnaît qu'il y a plusieurs façons d'obtenir gain de cause, mais elle pense que pour les multirécidivistes (plus de dix contraventions), il faudrait saisir les voitures ou mettre des sabots. Elle comprend que le mécanisme de la fourrière serait difficile à gérer mais l'idée serait de limiter les dégâts via l'effet dissuasif. Cela pourrait toucher uniquement la partie résiduelle, qui ne paie pas, malgré tous les efforts

fournis par le service. Il est répondu par l'affirmative et confirme que ce sont les 20% qui demandent 80% du temps. Il pense que ce PL peut effectivement rapporter ces 20%. Mais, il souligne que le séquestre est compliqué actuellement puisque l'outil informatique est désuet. Selon lui, dès l'année prochaine, cela ira mieux grâce à un outil qui intègre une manière de travailler plus automatisée. Par conséquent, il ne pense pas qu'il soit nécessaire de passer par le séquestre du véhicule qui est une procédure beaucoup trop compliquée pour un résultat qu'il n'est pas possible de chiffrer. Il ajoute que le service des stationnements n'a pas la compétence légale d'enlever un véhicule.

Un commissaire vert salue les efforts faits pour permettre aux résidents étrangers de s'acquitter de leur dû. Il se réfère au nombre de personnes qui ont fait l'objet de saisie sur salaire (19 en 2009 et 125 en 2010) et demande si un suivi de ces cas a été réalisé et si cette saisie a un effet pédagogique.

Le suivi du séquestre sur salaire est simple. Il est expliqué, en effet, que si la personne ne paie plus, le processus de conversion en peine de privative de liberté de substitution est initié, ce qui est l'ultime décision à prendre.

Il est ajouté que dans le cas du séquestre sur salaire, c'est l'employeur qui paie donc la seule possibilité qu'il n'y ait plus de saisie est que la personne parte de chez son employeur. Il termine par dire qu'il n'y a pas de suivi sur ce qui est tenu ou pas mais les chiffres ont beaucoup augmenté.

Le nombre de collaborateurs au service des contraventions est de 65 en emploi temps plein.

Suite des travaux

M. Scheidegger, secrétaire général adjoint au DSPE, transmet les chiffres concernant le taux de recouvrement des amendes entre les véhicules immatriculés en Suisse et ceux en France. Il remarque une différence nette du taux de recouvrement.

M. Scheidegger informe, concernant la légalité de la pose d'un sabot ou d'une mise en fourrière, que les cantons de Bâle-Ville et de Zurich utilisent ces procédés, bien que la base légale utilisée reste floue. Il doute que l'on puisse se fonder sur le code de procédure pénale ou sur la loi sur les amendes d'ordre (LAO), bien que l'art. 9 LAO permette d'exiger des sûretés suffisantes lorsque l'amende n'est pas payée immédiatement. Il mentionne la possibilité de faire une loi, comme pour la pratique du bonneteau, sur l'utilisation du domaine public. Il précise que la commission recevra, à ce sujet, une note du département pour la prochaine séance.

Le Président souligne la différence d'environ 25% dans le taux de recouvrement entre les véhicules immatriculés en Suisse et ceux en France.

M. Scheidegger revient sur la question de la légalité d'un sabot. Il mentionne l'art. 9 LAO qui permet d'exiger des sûretés suffisantes lorsque le contrevenant est domicilié à l'étranger et ne paye pas immédiatement. Il précise que cet article est très peu commenté et qu'il est malgré tout difficile d'utiliser cette disposition pour bloquer un véhicule. Puis, il cite l'art. 263 al. 3 CPP qui permet le séquestre pour garantir les frais du Ministère public ou du tribunal. Il donne l'exemple d'un véhicule connu par les services de police, dont la pose du sabot ne serait que l'acte matériel du séquestre. Enfin, il présente la possibilité de créer une disposition de droit genevois sur l'utilisation du domaine public.

Le Président résume qu'il n'y a pas d'empêchements à la pose d'un sabot.

Une commissaire UDC remarque que l'art. 263, al. 3 CPP exige qu'il y ait péril en la demeure. M. Scheidegger confirme et informe que cet article pourrait être appliqué à un récidiviste. Il rappelle l'exemple du véhicule connu par les services de police.

Un commissaire libéral demande si une modification de la loi pénale genevoise aurait une influence sur la procédure visée par les auteurs. Le juriste du département répond qu'il n'y aurait aucune influence.

Le groupe MCG s'est rendu compte des complications qu'implique la création d'un service pour la pose des sabots. C'est pourquoi, il propose que des entreprises privées s'occupent de la mise en fourrière dès qu'un véhicule accumule trois amendes impayées. Il estime qu'il s'agit d'une bonne solution qui a l'avantage de coûter moins cher à la collectivité. Il convient que les coûts à supporter pour le contrevenant seront plus importants, mais rappelle que l'automobiliste accepte ces risques lorsqu'il ne paye pas ses amendes. Il souligne l'importance d'un message clair.

Un commissaire vert s'interroge sur la légalité de telles mesures. En effet, il estime qu'il est disproportionné d'infliger 300 CHF d'amende plus les inconvénients liés à la mise en fourrière pour des amendes impayées. Il s'interroge également sous l'angle de l'égalité de traitement.

Le département répond que l'égalité est respectée du moment que la sanction tombe sans distinction. Il convient que le taux de recouvrement s'améliore, mais souligne une différence encore notable. Du point de vue de l'utilité, il recommande la mise en fourrière plutôt que la pose d'un sabot, afin de libérer la place.

Un commissaire MCG informe que le projet de loi peut être étendu à d'autres infractions, comme les excès de vitesse. Il ajoute qu'une directive du

Conseil d'Etat pourrait compléter la disposition, notamment sur le montant total impayé et sur le type d'infractions qui exigent une mise en fourrière. Il conclut que ce projet améliore la sécurité dans le canton et lutte contre la quasi-impunité de certains contrevenants. M. Scheidegger indique qu'il est possible de définir l'utilisation du séquestre, mais précise qu'il ne voit pas de place pour une directive particulière.

Un commissaire vert demande si ce projet de loi vise à se substituer à la justice en infligeant une punition supplémentaire.

Un des auteurs du PL répond qu'il ne s'agit pas d'une sanction supplémentaire, mais d'assurer l'égalité entre les résidents genevois et français. Il souligne les chiffres qui prouvent que de nombreux individus échappent à la justice. Il conclut que ce projet de loi permet de résoudre ce problème.

Le Président révèle un projet, étudié en Commission des transports, qui prévoit que le SIS puisse procéder aux enlèvements. Il demande si ce projet de loi peut être élargi dans ce sens.

Un MCG signale que l'intervention du SIS se fait en même temps que la police. Il estime qu'il n'est pas nécessaire de le préciser. Par ailleurs, il soulève que la loi a été modifiée depuis le dépôt du projet de loi et que la numérotation ne correspond plus.

A quoi répond un commissaire libéral qu'il est impossible d'intervenir par la loi pénale genevoise sur les règles de circulation routière. De plus, il estime que le projet de loi dépasse la compétence de la commission qui ne peut modifier une loi fédérale. C'est pourquoi, il suggère de ne pas entrer en matière. Sur le fond, il constate que le système d'encaissement s'améliore et qu'il n'est pas nécessaire d'en faire plus. Cependant, il précise que la police doit utiliser tous les outils à sa disposition pour assurer le recouvrement.

Suite des travaux et discussion

Le Président rappelle que la commission avait demandé à M. Bolle, la semaine précédente, des chiffres actualisés, afin que les commissaires se fassent une idée de la situation actuelle (voir annexe).

Il indique qu'il est important de constater que l'amélioration qu'avait prévue M^{me} Rochat lors de son audition le 19 mai 2011 se poursuit. Il souligne que le taux de recouvrement pour les véhicules immatriculés en Suisse est passé de 80.75% pour les trois premiers mois de l'année 2011 à 87.53% pour l'année 2011 entière, ce qui fait une augmentation d'environ 7%. Il indique qu'en ce qui concerne le taux de recouvrement pour les

véhicules immatriculés en France, il a passé de 55.97% pour les trois premiers mois de l'année 2011 à 58.93% pour l'année 2011 entière, ce qui fait une augmentation d'environ 3%. Il indique donc que le mouvement de progression se poursuit, et qu'apparemment le système fonctionne de mieux en mieux.

Un commissaire MCG signale que les chiffres montrent qu'il y a eu 87 874 amendes d'ordre émises pour des véhicules français en 2011, et que 37 163 ont été payées. Il souligne donc le fait qu'environ 50 000 amendes ne sont pas payées.

Une commissaire socialiste comprend de ces chiffres que sur 87 874 amendes d'ordre, il y en a 42.29% qui ont été payées, mais que sur le montant total il y a 58.93% d'encaissé. Elle indique donc qu'apparemment les amendes les plus chères sont les mieux payées.

Le Président indique que cela est effectivement une difficulté rencontrée pour ces amendes d'ordre, car l'adresse n'est exigée que pour un montant de plus de 100 CHF. Il indique qu'il semble que les adresses professionnelles peuvent être consultées, mais il ne se souvient plus si les dispositions par rapport à cela sont légales.

Une commissaire UDC signale, qu'avec ces statistiques, l'on voit qu'en moyenne les français payent 42.29% des amendes, mais qu'au niveau des montants cela représente 58.93%. Elle explique que l'on peut donc en déduire que ceux qui ont de petites amendes ne les payent pas, et que ceux qui en ont des grosses les payent. Elle indique que l'on peut aussi déduire de cela que ceux qui ont de grosses amendes et qui doivent venir souvent à Genève auront plutôt tendance à les payer, alors que ceux qui sont juste de passage les payeront moins. Elle pense qu'il serait intéressant de savoir, par rapport au projet de loi, combien de gens ont plusieurs amendes et ne les payent pas, car il rappelle que le but du projet de loi est de saisir le véhicule des personnes qui ne payent pas les amendes de manière récurrente. Elle pense qu'il serait intéressant de savoir quelle est la proportion de personnes qui, régulièrement, ne payent pas leurs amendes.

Une commissaire socialiste signale que les auteurs du projet de loi avaient indiqué que la problématique concerne les toutes petites amendes. Elle indique que les Suisses doivent payer car leur adresse est connue, mais elle rappelle que l'on avait dit à la commission que cela coûte plus cher de réclamer les petites amendes des Français que le montant de l'amende lui-même. Elle précise que l'évolution en mieux est perçue avec le système actuel, et notamment avec l'accord de Paris, et que les chiffres démontrent que l'on arrive à encaisser plus d'amendes. Elle répète que les grosses

amendes sont payées par les étrangers alors que les petites ne le sont pas, et que cela coûte plus cher de les réclamer que l'amende elle-même. Elle ajoute qu'une personne qui a plusieurs petites amendes doit les payer car les montants s'accumulent. Elle demande s'il est possible de faire mieux en ce qui concerne la problématique des petites amendes et ainsi améliorer le système, ou bien si cela coûte de toute façon trop cher. Elle indique que c'est cela le nœud du problème.

M. Bolle indique qu'il n'a pas les éléments pour répondre, et il précise que cette question n'a pas été posée ni discutée lors des auditions que la commission a faites. Il imagine assez volontiers qu'il sera toujours plus difficile de courir après quelqu'un pour 40 CHF, et il suppose que cela doit être pareil en droit privé, et que, par exemple, une société renonce à courir après quelqu'un qui n'a pas payé sa commande de 30 CHF, car les frais de recouvrement sont parfois supérieurs au montant de la facture.

Votes

Un commissaire radical indique que les questions sont intéressantes, mais que, personnellement, son opinion est déjà faite en ce qui concerne ce projet de loi. Il signale que le groupe Radical n'entrera pas en matière sur ce projet de loi.

Un commissaire MCG constate que d'après le tableau remis par le département, il y a plus de 50'000 amendes non payées par des véhicules français. Il ajoute que ce PL a toute sa légitimité malgré son obsolescence manifeste et que le MCG va voter en sa faveur.

Une commissaire socialiste constate que, avec l'accord de Paris, nous avons la preuve que les véhicules frontaliers étaient amendés comme les autres. Ainsi, elle conclut que ce PL est devenu caduc.

L'UDC signale que le problème n'est pas de pouvoir amender, mais d'encaisser les amendes. Il constate que pour l'année 2011, 50'000 amendes n'ont pas été encaissées et qu'il s'agit de petits montants. Il s'interroge si cela signifie que les véhicules étrangers se déplacent à Genève sous une certaine impunité concernant les petites amendes. Il termine en déclarant que l'UDC votera en faveur de ce PL.

Un commissaire radical relève qu'il y a un certain temps, ces amendes posaient effectivement problème. Toutefois, il signale que c'est de moins en moins le cas, notamment grâce au nouveau programme informatique. Il précise que l'encaissement de ces petites amendes pourrait coûter très cher à l'Etat. Finalement, il remarque que la situation s'est améliorée et il votera contre ce PL.

Un commissaire vert mentionne que ce PL eut été salulaire. Or, la situation a évolué et notamment grâce aux accords passés avec la France et l'Allemagne.

Le PDC déclare qu'en effet, concernant les petites amendes, cela coûte plus cher à l'Etat de les recouvrer. Il votera contre ce PL.

Un commissaire MCG souhaite attirer l'attention de la commission sur un point : le PL concerne tous les véhicules étrangers alors que l'accord de Paris ne concerne que les véhicules français. Les chiffres du tableau ne montrent pas d'amélioration.

Une socialiste constate qu'il y a effectivement un problème avec les petites amendes, mais elle pense que le système « mikado » va améliorer la situation, notamment concernant les amendes mineures. Elle conclut que ce PL est dépassé.

Le Président ouvre le vote sur l'entrée en matière du PL 10669

Pour :	3 (2 MCG, 1 UDC)
Contre :	12 (3 L, 2 R, 2 PDC, 3 Ve, 2 S)
Abstention :	aucune
L'entrée en matière est donc refusée.	

Projet de loi (10669)

Equité, équilibre des mesures en matière de stationnement entre résidents genevois et résidents étrangers !

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

Article 1 Modifications

¹ La loi pénale genevoise (E 4 05), du 17 novembre 2006, est modifiée
comme suit :

Art. 1A, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 4 (nouveau)

¹ Lorsqu'une amende est infligée par un fonctionnaire de police, un agent de la police municipale ou un employé de la Fondation des parkings, dûment assermentés, le contrevenant peut la payer immédiatement en mains de celui-ci, contre quittance et sans frais administratifs.

⁴ Lorsque le contrevenant résidant à l'étranger a un arriéré d'au moins 3 contraventions, son véhicule est saisi et mis en fourrière jusqu'au paiement des arriérés et des frais administratifs.

* * *

² La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05), du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 12, al. 6 (nouveau)

⁶ Les corps de polices, les contrôleurs du stationnement rattachés à la police, les employés de la Fondation des parkings, sont habilités à faire procéder à l'enlèvement du véhicule pour des mesures de sûreté pour le contrevenant non domicilié en Suisse.

Article 2 Entrée en vigueur

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

EVOLUTION DU RECouvreMENT DES AMENDES D'ORDRE (2008 - 2010)

	Production AO		Affaires encaissées				Total Affaires encaissées	
	Nombre AO	Montant	Nombre AO	Montant AO	Nombre CO	Montant CO	Nombre total	Montant total
Total 2008	131'437	5'543'800.00	77'958	3'256'240.00	24'198	1'165'796.05	102'156	4'422'036.05
Total 2009	235'034	10'590'760.00	122'876	5'449'420.00	26'592	1'185'987.90	149'568	6'635'407.90
Total 2010	476'531	22'060'000.00	298'376	13'629'000.00	85'968	3'969'351.11	384'344	17'598'351.11

	Taux de recouvrement					
	% sur le Nombre			% sur le Montant		
	En AO	En CO	Tout	En AO	En CO	Tout
Total 2008	59.31	18.41	77.72	58.74	21.03	79.77
Total 2009	52.28	11.36	63.64	51.45	11.20	62.65
Total 2010	62.61	18.04	80.65	61.78	17.99	79.77

EVOLUTION DU RECouvreMENT DES AMENDES D'ORDRE (2011 / CH ET FR)

	Emise					
	Nbre total	Montant total	Nbre CH	Total CH	Nbre FR	Total FR
Janvier	35'513	1'894'160	26'732	1'416'770	7'603	411'160
Février	32'369	1'659'760	24'272	1'251'900	7'046	353'860
Mars	40'485	2'157'870	29'223	1'556'170	9'741	517'240
Total	108'367	5'711'790	80'227	4'224'840	24'390	1'282'260

	Payées					
	Nbre total	Montant total	Nbre CH	Montant CH	Nbre FR	Total FR
Janvier	27'231	1'470'130	22'281	1'197'040	4'682	258'010
Février	24'446	1'264'160	20'083	1'041'970	4'160	211'910
Mars	26'749	1'438'780	21'831	1'172'960	4'615	247'780
Total	78'426	4'173'070	64'195	3'411'970	13'457	717'700

	Taux de recouvrement					
	Taux de recouvrement			Taux de recouvrement		
	Nbre Total	Montant total	Nbre CH	Montant CH	Nbre FR	Montant FR
Janvier	76.67%	77.61%	83.34%	84.49%	61.58%	62.75%
Février	75.52%	76.16%	82.74%	83.23%	59.04%	59.88%
Mars	61.13%	66.67%	74.70%	75.37%	47.38%	47.90%
Total	72.37%	73.06%	80.01%	80.75%	55.17%	55.97%

Date de dépôt : 27 avril 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Jean-Marie Voumard

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi, comme vous l'aurez compris à la lecture, a été déposé afin de ne pas accepter l'impunité en cas de verbalisation pour les véhicules étrangers, et ceci vis-à-vis des résidents genevois et des ressortissants étrangers.

Afin d'obtenir une égalité de traitement pour tous les automobilistes, ce projet de loi vous propose de pouvoir mettre un véhicule à disposition dans un garage (dépanneuse), endroit où son conducteur pourra le récupérer après s'être acquitté des arriérés de ses amendes. Cette manière d'agir serait appliquée dès la troisième amende d'ordre non payée.

A la lecture du tableau des évolutions du recouvrement des amendes d'ordre (2008-2011) annexé au présent¹, et pour lequel je remercie le DSPE qui nous l'a transmis, il ressort que les amendes d'ordre délivrées ont triplé en 4 ans (131 437 en 2008 / 397 856 en 2011).

Néanmoins, il faut relever que, bien que l'Accord de Paris est entré en vigueur (01.01.2010), le recouvrement de ces verbalisations n'est, à l'heure actuelle, pas véritablement fonctionnel. Pour l'année 2011, ce ne sont pas moins de 50 711 amendes d'ordre non payées, apposées sur des véhicules français. En ne prenant compte que la plus légère infraction, soit 40 F, il s'agit donc d'une somme estimée de 2 000 000 F échappant aux recettes genevoises.

Comment expliquer qu'en 2008 le nombre total d'amendes impayées étaient de **29 281**, en 2009 de **85 466** et que depuis l'Accord de Paris en 2010 les amendes impayées étaient de **92 187** et en 2011 de **81 263** ?

Afin de garantir une justice égale pour tous, je vous demande de bien vouloir accepter ce projet de loi.

¹ Voir annexe de la majorité.