



Date de dépôt : 22 mai 2026

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 (FP) pour l'année 2025**

Rapport de Stéphane Florey (page 3)

Projet de loi (13824-A)

approuvant le rapport de gestion de la Fondation des parkings (FP) pour l'année 2025

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;
vu l'article 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;
vu le rapport de gestion de la Fondation des parkings (FP) pour l'année 2025 ;
vu la décision du conseil de fondation de la Fondation des parkings (FP) du 2 mars 2026,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion pour la Fondation des parkings (FP) pour l'année 2025 est approuvé.

Rapport de Stéphane Florey

La commission a traité ce projet de loi lors de sa séance du 12 mai 2026 sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. M. David Favre, directeur général de l'OCT, a assisté à cette séance et le procès-verbal a été tenu par M^{me} Rania Nassereddine, que le rapporteur remercie de son excellent travail.

Audition de MM. Antoine de Raemy, président, et Damien Zuber, directeur général de la Fondation des parkings

M. de Raemy remercie la commission. Il indique qu'une présentation a été préparée et cède ensuite la parole à M. Zuber.

M. Zuber présente quelques chiffres relatifs aux produits consolidés (page 2) : environ 65 millions de francs de produits ; 55 millions de francs de charges opérationnelles ; un résultat opérationnel d'environ 10 millions de francs ; un résultat avant parts minoritaires de 17 936 013 francs, notamment en raison de produits exceptionnels ; ainsi qu'un résultat de l'exercice de 15 millions de francs. Il précise enfin que, cette année, la Fondation des parkings a consolidé les deux filiales des parkings de la gare de Cornavin et de la plaine de Plainpalais, à la suite de la prise d'une participation majoritaire.

Concernant le terme de « résultat avant parts minoritaires », il précise qu'il s'agit du résultat avant redistribution des parts minoritaires. La Fondation des parkings ne détient pas l'intégralité des SA des parkings de la gare de Cornavin et de la plaine de Plainpalais. La fondation possède ainsi 60% de la société anonyme de Cornavin, ce qui implique que 40% des dividendes sont reversés aux autres actionnaires. De même, elle détient 90% de la SA de Plainpalais et reverse par conséquent 10% des dividendes aux actionnaires minoritaires.

M. Zuber poursuit en soulignant le très faible niveau d'endettement de la fondation, l'importance des fonds propres ainsi que les 44 millions de francs de liquidités. Il précise toutefois qu'il y a d'autres liquidités, mais qu'elles n'appartiennent pas directement à la fondation, dans la mesure où elles proviennent de mandats que celle-ci gère. Il indique que les 44 millions de liquidités seront nécessaires afin de financer les importants projets à venir et il précise que la fondation devra également recourir à l'emprunt.

Concernant les opérations, il renvoie à la carte du canton (page 4). Il explique que les points bleus représentent les parkings publics et privés sous gestion, les points rouges sont les P+R, les points jaunes sont les vélostations, les communes figurant en gris correspondent aux communes dans lesquelles la fondation gère des régimes macarons ainsi que des horodateurs sur la voie

publique. Les communes figurant en beige correspondent quant à elles aux communes disposant d'un régime macarons. S'agissant de la carte de la Suisse (page 4), il indique qu'elle présente l'ensemble des implantations du système Velocity, système de gestion de vélostations développé par la Fondation des parkings et désormais installé dans 76 vélostations à travers la Suisse. Il poursuit avec le total des places sous gestion (page 5). Il indique que la fondation gère au total 92 841 places, dont 44 000 places dans des parkings et vélostations, ainsi que 48 841 places situées sur le domaine public.

Concernant les abonnements et les baux des parkings gérés directement par la fondation ou pour le compte de tiers, il mentionne 16 711 abonnements voitures ainsi que 1437 abonnements motos. S'agissant de l'évolution de l'activité dans la durée (page 7), il indique que le tableau retrace l'évolution depuis 2016 du nombre de places gérées dans les parkings et vélostations. Les courbes bleues représentent les places voitures, les courbes vertes les places vélos et les courbes orange les places motos. Il relève une croissance relativement stable au fil des années, avec toutefois une légère baisse à partir de 2024, liée à la perte du mandat du parking CFF de la gare des Eaux-Vives, lequel a été attribué à un concurrent international. Concernant le nombre d'abonnements de parking (page 8), il indique que les abonnements voitures, figurant en bleu, sont en légère progression, tout comme les abonnements motos figurant en orange. Les abonnements vélos, représentés en vert, connaissent quant à eux une progression importante.

S'agissant des macarons annuels (page 9), il indique qu'une baisse est observée tant pour les macarons habitants que professionnels, malgré l'augmentation du nombre de communes intégrant le régime macarons. Il explique cette diminution par plusieurs facteurs : la baisse du nombre de véhicules, la réduction du nombre de places bleues ainsi que le durcissement des critères d'octroi.

Concernant le nombre de places d'autopartage ainsi que les points de recharge pour voitures et motos, il souligne que la courbe correspondant aux points de recharge connaît une forte augmentation. Il relève également une progression du nombre de places réservées aux véhicules de Mobility. Il évoque ensuite deux faits marquants de l'exercice 2025. Le premier concerne le début des travaux du P+R P47, comprenant un pôle multifonction situé à proximité de l'aéroport international de Genève, un parking P+R en élévation de 670 places ainsi qu'une gare routière destinée aux lignes internationales d'autocars. Il précise qu'à partir de 2028, ces autocars ne se rendront plus jusqu'au centre-ville, mais s'arrêteront à cette nouvelle gare routière afin d'éviter leur circulation dans le centre-ville. Le second fait concerne l'inauguration d'une nouvelle vélostation au P+R des Tuileries, dans la

commune de Bellevue. Il indique qu'il s'agit d'un nouveau modèle de vélostation utilisant des matériaux biosourcés, une toiture végétalisée ainsi qu'un haut niveau de confort et de sécurité pour les usagers. Il précise que ce projet s'inscrit dans le cadre du plan d'action du stationnement 2024-2028 (PAST), notamment dans le cadre de l'action n° 2 visant la création de 20 nouvelles vélostations dans le canton ainsi que de 200 places destinées aux vélos-cargos dans les ouvrages existants. Il indique que la fondation disposait auparavant de 25 vélostations et qu'elle en comptera 45 en 2028.

Une commissaire socialiste souhaite revenir sur le retrait du mandat concernant le parking CFF de la gare des Eaux-Vives. Il demande s'il s'agit principalement d'une question de coûts ou si d'autres éléments ont également joué un rôle dans cette décision. Elle s'interroge également sur le fonctionnement des mises en concurrence et demande si la Fondation des parkings a obtenu d'autres marchés.

M. de Raemy répond que, pour la Fondation des parkings, cela a constitué une déception, dans la mesure où le parking CFF de la gare des Eaux-Vives était lié à la fondation dès l'origine du projet. Il précise que la fondation avait participé à l'élaboration des plans du parking et qu'un accord existait avec les CFF afin que l'exploitation soit confiée à la fondation, ce qui a été le cas jusqu'à l'année dernière. Il explique ensuite que l'exploitation a été remise au concours et que ce sont des concurrents internationaux qui ont remporté l'appel d'offres. Il indique toutefois conserver l'espoir que la fondation puisse récupérer ce mandat à l'avenir. Il estime que cette décision s'explique principalement par une question de coûts. Il ajoute néanmoins que l'entretien du parking ne lui paraît aujourd'hui plus du tout être au même niveau que lorsque la fondation en assurait l'exploitation.

Le commissaire poursuit en évoquant les grilles récemment installées à la gare de Cornavin, notamment devant le Burger King, devant l'Hôtel Cornavin ainsi qu'à proximité de la rue empruntée par le tram 15. Il indique s'être laissé dire que ces installations auraient été mises en place par la Fondation des parkings afin d'empêcher le stationnement des vélos. Il précise avoir également écrit à la fondation en tant que citoyen et indique avoir reçu une réponse la veille, expliquant que ces installations auraient été motivées par des raisons de sécurité, les vélos gênant les véhicules. Il ajoute que des photographies lui ont été transmises et qu'effectivement, sur l'une d'entre elles, une gêne apparaît. Toutefois, il estime que, dans la majorité des situations, il ne semble pas exister de véritable risque pour la sécurité et les accès piétons demeurent accessibles malgré la présence des vélos. Il demande dès lors quel est précisément l'objectif poursuivi par ces installations et il

s'interroge notamment sur le fait de savoir s'il ne s'agit pas, en réalité, d'une manière d'inciter les usagers à utiliser les vélostations.

M. de Raemy indique que c'est bien la Fondation des parkings qui a installé ces grilles. Il précise toutefois qu'il ne s'agit pas du seul site où ce type d'installation a été mis en place et reconnaît qu'il existe effectivement une volonté de lutter contre le stationnement désordonné des vélos. Il ajoute qu'évidemment, l'utilisation des vélostations permettrait également un stationnement davantage sécurisé pour les usagers.

M. Zuber poursuit en indiquant qu'effectivement, certains vélos attachés à des endroits qui ne sont pas prévus pour le stationnement ne créent pas nécessairement de gêne, tandis que d'autres posent en revanche de réels problèmes. Il évoque notamment les situations dans lesquelles certains vélos empêchent des personnes de s'appuyer sur les mains courantes pour monter ou descendre les escaliers, ou encore les cas où ils entravent le passage de certains véhicules, notamment celui des trams. Il explique ensuite qu'il est difficile d'adopter une logique consistant à tolérer certains vélos lorsqu'ils ne gênent pas, tout en interdisant ceux qui posent problème, dans la mesure où chacun peut avoir une appréciation différente de ce qui constitue une gêne.

C'est pour cette raison qu'il indique que la Fondation des parkings a effectivement décidé d'installer des dispositifs empêchant l'accrochage des vélos à ces emplacements. Il précise toutefois qu'il existe à proximité un nombre important de places vélos aménagées sur des racks spécifiquement prévus à cet effet et actuellement disponibles. Il estime qu'il suffit généralement de parcourir quelques mètres supplémentaires pour pouvoir stationner son vélo dans des emplacements adaptés. Il ajoute également qu'il existe un grand nombre de places disponibles dans les vélostations, lesquelles sont gratuites durant les 24 premières heures. Il indique que la majorité des vélos concernés sont des vélos stationnés pour de courtes durées, ils pourraient ainsi être déplacés soit vers les vélostations, soit vers les places prévues sur la voie publique. Il précise d'ailleurs qu'un comptage des places disponibles a récemment été effectué. Il indique que l'objectif n'est pas d'empêcher les vélos de stationner, mais plutôt d'encourager les usagers à stationner leur vélo dans les emplacements prévus à cet effet.

Le commissaire indique que les racks évoqués se situent notamment en face du Quai 9, à proximité de l'arrêt des lignes 6 et 19 en direction de Vernier. Selon lui, il s'agit d'un endroit relativement isolé, où le risque de vol de vélos est plus élevé que dans des lieux situés devant le Burger King ou vers l'Hôtel Cornavin, lesquels bénéficient d'une visibilité beaucoup plus importante et permettent un stationnement plus sécurisé. Il reconnaît que la vélostation constitue effectivement une solution sécurisée, mais il l'a lui-même utilisée

auparavant et il estime que son fonctionnement n'est pas aussi simple qu'il y paraît. Il explique qu'il faut télécharger une application, créer un compte utilisateur, apposer un autocollant sur son vélo, disposer d'un SwissPass physique sur soi, puis encore espérer qu'il reste des places disponibles. Il ajoute que les véhicules de police stationnés dans des zones où le stationnement est normalement interdit, alors même qu'ils ne sont pas en intervention, créent parfois davantage de gêne que les vélos concernés. Il indique qu'à ses yeux, ces installations relèvent concrètement d'une forme de « chicanerie anti-vélos » et qu'elles ont probablement représenté un coût important.

M. Zuber précise qu'il ne s'agit pas directement d'une décision de la Fondation des parkings, mais de la SA de la gare de Cornavin, laquelle bénéficie d'un droit de superficie sur cet espace. Il ajoute que la fondation, en tant qu'exploitante, partage pleinement cette décision.

Concernant les racks de vélos évoqués précédemment, il précise qu'il existe notamment 50 places dans le passage des Grottes, sous l'Hôtel Cornavin et non au niveau du Quai 9, ainsi que d'autres places sur la place de James-Fazy. Il insiste sur le fait qu'il ne s'agit nullement d'une volonté de nuire aux cyclistes, rappelant au contraire que la fondation favorise activement le stationnement vélo et investit massivement dans ce domaine. Il indique néanmoins qu'il existe des difficultés récurrentes liées aux vélos attachés à des emplacements non prévus à cet effet. Il estime qu'un nombre important de places de stationnement vélo demeure pourtant disponible à proximité. Il précise que dans la vélostation du parking de Montbrillant, il n'est plus nécessaire d'utiliser une application. Il suffit désormais de se connecter au site velocity.ch et l'inscription ne doit être effectuée qu'une seule fois. Il ajoute que le système compte actuellement environ 10 000 abonnés et qu'il est utilisé dans 76 vélostations à travers la Suisse. Il reconnaît que le système a peut-être été moins simple à utiliser par le passé, mais il estime qu'il est aujourd'hui de plus en plus accessible. Il précise notamment qu'il n'est désormais plus nécessaire de disposer d'un SwissPass, le système générant directement un QR code. Il indique que tout est mis en œuvre afin que le dispositif soit le plus simple possible et situé au plus proche des destinations des usagers.

Une commissaire PLR indique posséder un vélo-cargo. Elle relève qu'il n'existe actuellement que deux places destinées aux vélos-cargos dans le parking de la gare et ces places ne sont pas gratuites. Elle souligne également que les vélos-cargos représentent généralement une valeur plus importante, impliquant par conséquent un risque de vol accru, d'autant plus lorsque les possibilités d'attache ne sont pas optimales. Elle constate pourtant une forte croissance de l'usage des vélos-cargos, lesquels constituent selon elle une

véritable alternative de mobilité pour les familles. Elle souhaite connaître la vision de la Fondation des parkings concernant les vélos-cargos. Elle demande notamment pour quelles raisons ces places ne bénéficient pas d'un système de gratuité et si des places supplémentaires destinées aux vélos-cargos sont prévues à l'avenir.

M. de Raemy indique que, chaque fois que la Fondation des parkings construit un nouvel équipement de vélostation, une attention particulière est portée à l'intégration d'un nombre suffisant de places destinées aux vélos-cargos. Il ajoute que la fondation suit attentivement l'évolution des usages et que, plus le nombre de vélos-cargos augmentera, plus des places dédiées seront aménagées.

M. Zuber indique que la Fondation des parkings a fortement abaissé les tarifs à Genève et qu'un accord a pu être trouvé avec l'ensemble des propriétaires de vélostations afin d'instaurer un tarif unique de 2 francs pour 24 heures concernant les vélos-cargos. Il précise qu'auparavant, ce tarif de 2 francs pour 24 heures concernait aussi les vélos classiques. Il explique que la gratuité n'a pas été étendue aux vélos-cargos, notamment parce que ceux-ci occupent environ quatre fois plus d'espace qu'un vélo traditionnel, alors que les capacités disponibles dans les anciennes vélostations sont déjà limitées. Il précise également que la vélostation du parking de Montbrillant a été construite par la Ville de Genève et que la fondation en assure l'exploitation, mais n'en maîtrise pas directement le parking. De même, il mentionne la vélostation des CFF qui leur appartient et qui est exploitée par la fondation, sans que celle-ci soit décisionnaire. Il indique en revanche que, dans les nouvelles vélostations développées par la fondation, un nombre beaucoup plus important de places est prévu pour les vélos-cargos. Il estime par ailleurs que le tarif de 2 francs par jour demeure raisonnable. Il cite notamment les grandes vélostations, en particulier celle de Lancy-Pont-Rouge, où de nombreuses places pour vélos-cargos sont disponibles. Il garantit également que partout où de nouvelles vélostations sont construites, notamment à la plaine de Plainpalais ou encore au P+R des Tuileries, des places destinées aux vélos-cargos sont prévues. Il ajoute que les capacités sont ensuite adaptées en fonction des types de véhicules les plus présents. Il estime que cela s'inscrit pleinement dans le plan d'action en matière de mobilité, la fondation considérant les vélos-cargos comme une forme de mobilité particulièrement vertueuse. Concernant une éventuelle gratuité, il indique que celle-ci pourrait être envisagée, mais qu'elle supposerait l'accord de l'ensemble des propriétaires concernés, la fondation n'étant pas seule décisionnaire. Il rappelle néanmoins qu'un effort important a déjà été réalisé avec la gratuité des 24 premières heures pour les vélos

classiques ainsi qu'avec le tarif annuel de 60 francs, qu'il présente comme le plus bas de Suisse.

La commissaire précise qu'elle faisait principalement référence à la vélostation de la gare, où les usagers paient malgré l'absence d'aménagements réellement adaptés aux vélos-cargos. Elle indique que les vélos-cargos se retrouvent souvent placés au milieu des autres vélos, avec des possibilités d'attache compliquées. Elle se dit toutefois satisfaite d'entendre que les autres vélostations offrent des aménagements différents et de meilleure qualité. Elle ajoute enfin que, sur le principe, le tarif de 2 francs pour 24 heures ne la choque pas, à condition qu'une infrastructure adéquate permettant un stationnement et un attachement corrects soit effectivement mise à disposition.

Un commissaire des Verts indique avoir vu, à la page 24 du rapport, que la Fondation des parkings gère 251 places gratuites et illimitées dans la zone urbaine du canton. Il demande tout d'abord où se situent ces places. Il s'interroge ensuite sur ce que signifie concrètement le fait de gérer des places gratuites.

M. de Raemy indique que la Fondation des parkings n'est pas responsable des places situées sur la voirie, mais qu'elle assure en revanche des missions de contrôle du stationnement. Il précise que ces places sont mentionnées dans le rapport afin de disposer d'un inventaire global des places disponibles dans le canton. Il explique ensuite que la fondation exerce des missions de contrôle sur ces emplacements, sans toutefois délivrer d'amendes lorsqu'il s'agit de places gratuites et illimitées. En revanche, il précise que ce suivi permet notamment d'identifier les véhicules « ventouses » stationnés durant de longues périodes, parfois pendant plusieurs mois.

Le commissaire poursuit en indiquant qu'une croissance importante du nombre de points de recharge dans les parkings gérés par la Fondation des parkings a été présentée. Il relève toutefois que le principe actuel de recharge à faible puissance semble être maintenu. Il indique également qu'il avait été question d'introduire un système de paiement à l'horodateur. Il précise avoir constaté que ce dispositif existe déjà dans certains parkings, mais pas encore dans l'ensemble des ouvrages. Il demande dès lors si cette politique est appelée à se poursuivre, ou si des bornes de recharge plus puissantes seront envisagées à l'avenir, et si le système de paiement sera généralisé.

M. de Raemy indique que, dans les parkings en ouvrage, il s'agit actuellement de bornes de recharge de 3,5 kW. Le paiement s'effectue au moyen de l'application, de la même manière que pour les bornes situées sur la voie publique. Il ajoute que, dans l'ensemble des parkings, un code est affiché

et que l'utilisateur doit activer le nombre d'heures durant lesquelles il souhaite occuper la place, le tarif étant fixé à 1 franc par heure.

M. Zuber précise qu'il existe encore certains parkings dans lesquels le système de paiement est en cours de déploiement. Il indique qu'il reste encore un ou deux parkings où le paiement n'a pas encore été mis en œuvre, mais que cela devrait intervenir prochainement. Il ajoute que seules les places destinées aux motos demeurent actuellement gratuites pour la recharge.

Le commissaire revient ensuite sur la question de la puissance des bornes de recharge.

M. de Raemy indique que pour le moment, dans les parkings en ouvrage, la Fondation des parkings maintient des bornes de recharge de 3,5 kW. Il explique que le passage à des bornes de 12 kW impliquerait des installations nettement plus coûteuses. Il précise en revanche que des accords existent avec les SIG afin d'installer des bornes de recharge rapide dans les parkings en extérieurs.

Un commissaire socialiste demande, concernant le contrôle du stationnement dans les communes, si la Fondation des parkings tient compte des véhicules « ventouses » présents dans les zones bleues, alors même que les amendes d'ordre de 40 francs sont établies de manière anonyme et ne permettent donc pas nécessairement d'identifier les situations de récidive.

M. de Raemy explique que, lorsque la Fondation des parkings a des contrats de prestations avec les communes, celles-ci font généralement appel à elle pour assurer les contrôles du stationnement ainsi que pour la gestion des horodateurs. Il indique que les agents de la fondation contrôlent et verbalisent l'ensemble des véhicules en infraction. Il précise toutefois que l'agent qui verbalise ne connaît pas l'identité du propriétaire du véhicule concerné. Il explique ensuite qu'après quelques jours, les amendes sont transmises au service des contraventions, lequel dispose des informations relatives aux détenteurs des véhicules et procède alors à l'envoi des amendes.

Un commissaire des Verts demande si la Fondation des parkings calcule, pour chacun des parkings dont elle est propriétaire, les coûts et les recettes afin d'évaluer la rentabilité propre à chaque ouvrage. Il demande aussi si certains parkings sont aujourd'hui déficitaires.

M. de Raemy explique que l'ensemble des parkings P+R sont en partie financés grâce à la taxe sur les macarons. Il précise que cette taxe est affectée au financement des déficits des P+R. Concernant les parkings appartenant à la Fondation des parkings, il indique que, pour ceux situés en ville, la fondation veille à maintenir une gestion saine afin qu'ils soient rentables. Il précise toutefois que les P+R constituent un cas particulier. Il rappelle que la

construction et l'exploitation de ces ouvrages font partie des missions de la fondation. Il indique notamment que les travaux du futur P+R du Grand-Saconnex vont prochainement débiter, avec plus de 670 places prévues. Il précise que cet ouvrage sera financé directement par la fondation et également via un emprunt. Il rappelle que la fondation n'a actuellement pas de dette. Il ajoute que deux grands ouvrages doivent désormais être réalisés : le P+R du Grand-Saconnex ainsi que le futur parking du Trèfle-Blanc. Selon lui, ce sont des infrastructures qui nécessitent un soutien financier important. Il précise enfin qu'il ne s'agit pas, à proprement parler, de subventions, mais que les recettes issues des macarons sont utilisées afin de couvrir les déficits de ces parkings P+R.

Un deuxième commissaire des Verts revient sur la question des tarifications liées aux véhicules électriques et indique qu'à Lyon il existe une tarification différenciée du stationnement sur la voirie en fonction du type de véhicules. Il précise que les plaques d'immatriculation permettent d'identifier la catégorie des véhicules concernés et il demande dès lors si, techniquement, un tel système pourrait être appliqué à Genève si une commune ou l'Etat souhaitait mettre en place ce type de dispositif.

M. de Raemy indique qu'avec les systèmes de lecture des plaques d'immatriculation tout devient techniquement possible. Il précise toutefois qu'aujourd'hui les agents ne disposent pas des informations nécessaires concernant les caractéristiques des véhicules. Il estime qu'il faudrait donc modifier la loi ou les règlements afin de permettre aux agents d'accéder aux données nécessaires pour appliquer une tarification différenciée selon le type de véhicule. Il indique qu'avec les outils technologiques et les systèmes actuels, ce type de dispositif est techniquement réalisable.

M. Zuber ajoute qu'ils sont allés observer de nombreuses villes appliquant une tarification différenciée selon le type et la catégorie des véhicules. Il estime que ce système peut effectivement être mis en œuvre, mais il souligne qu'un certain nombre de conditions doivent être réunies pour que cela fonctionne correctement. Il explique notamment que, pour appliquer ce type de tarification de manière efficace, il est nécessaire que l'usager saisisse sa plaque d'immatriculation à l'horodateur ou via son téléphone au moment du paiement. Le système doit ensuite être capable d'interroger automatiquement une base de données permettant d'identifier les caractéristiques du véhicule concerné afin d'appliquer la tarification correspondante. Il précise toutefois qu'aujourd'hui, la Fondation des parkings ne dispose pas d'un accès à ces données. Selon lui, même si le Grand Conseil accordait un tel accès pour les véhicules genevois, il faudrait également pouvoir accéder aux données relatives aux plaques provenant de l'extérieur du canton.

Il relève que, dans les villes ayant déjà introduit ce type de dispositif, les tarifs différenciés sont généralement appliqués uniquement aux véhicules pour lesquels les données sont disponibles, tandis que les autres véhicules se voient appliquer le tarif plein. Il souligne ainsi qu'il est aujourd'hui possible de réaliser de nombreuses choses grâce à la technologie. Il rappelle que la Fondation des parkings n'est pas bénéficiaire des recettes issues du stationnement sur la voie publique, celles-ci revenant aux communes, tandis que les tarifs sont fixés par le canton. Selon lui, la marge de manœuvre demeure donc relativement limitée et une telle évolution nécessiterait plusieurs modifications législatives et réglementaires. Il indique, en revanche, que dans les parkings en ouvrage, la situation est plus simple puisque c'est le propriétaire qui fixe les conditions tarifaires. Dès lors, lorsqu'un véhicule s'identifie et fournit les justificatifs relatifs à sa motorisation, il devient possible d'appliquer des tarifs différenciés dans le cadre d'abonnements. Il précise que ce système existe déjà pour certaines catégories d'usagers, notamment les habitants, et qu'il pourrait donc potentiellement être étendu à certaines catégories de véhicules.

Le président indique qu'il y a encore quelques années, il suffisait de se rendre sur un site internet, de payer environ 2 francs et qu'il était alors possible d'accéder aux données relatives à l'ensemble des véhicules immatriculés à Genève. Il précise que ce système a depuis été supprimé sûrement pour des raisons liées à la confidentialité. Il ajoute que, dans le domaine des assurances, les compagnies ont accès à l'ensemble des plaques des véhicules assurés chez elles. Il estime que le processus technique permettant d'accéder à ces informations demeure donc relativement simple et pourrait être mis en place. Il estime toutefois qu'il existe des enjeux juridiques importants liés à ce type d'accès aux données. Il souligne également qu'en matière d'abonnements, certaines difficultés pratiques peuvent apparaître. Il prend l'exemple d'un usager qui commencerait avec une Fiat 500 puis changerait pour une Porsche : si le propriétaire ne signale pas ce changement, il devient alors difficile d'adapter automatiquement l'abonnement ou la tarification correspondante.

M. Favre indique que la base légale en la matière est effectivement cantonale et que les communes ne disposent pas de compétences sur cette question. Il précise que les quelques variations tarifaires envisageables ont notamment été discutées dans le cadre du plan d'action du stationnement. Il ajoute que les recettes des horodateurs reviennent aux communes, mais que c'est le canton qui définit les tarifs sur la base d'un cadre légal relativement restrictif.

Le président relève que plusieurs parkings P+R affichent complet durant une large partie de la journée, ce qui empêche des usagers occasionnels d'y

stationner leur véhicule pendant des périodes relativement importantes. Il cite notamment les parkings de Saint-Antoine et de l'Etoile. Il demande dès lors si cette situation est liée au nombre important d'abonnements et il souhaite comprendre ce qui explique que ces parkings soient complets pendant une grande partie de la journée. Il précise ensuite sa question en demandant si cela est lié au ratio entre abonnés et non-abonnés et si une modification de cette répartition permettrait de libérer davantage de places ou si, quel que soit le ratio appliqué, ces parkings resteraient malgré tout complets.

M. de Raemy indique que de nombreux parkings exploités par la Fondation des parkings sont complets durant plusieurs heures de la journée. Il indique que cela s'explique principalement par l'utilisation importante de ces infrastructures ainsi que par l'attractivité de Genève.

M. Zuber précise que cette situation est multifactorielle. Il indique qu'il existe effectivement un facteur lié aux quotas, c'est-à-dire au nombre d'abonnements accordés dans chaque parking. Il rappelle également que Saint-Antoine n'est pas un P+R, mais un parking public et habitants. Il souligne qu'un nombre important d'habitants de la Vieille-Ville y stationnent leur véhicule au moyen d'abonnements. Il indique ensuite qu'il n'est évidemment pas idéal qu'un parking soit complet durant une grande partie de la journée, mais qu'en même temps cela demeure préférable à une situation dans laquelle le parking resterait vide. Il estime que l'enjeu consiste donc à trouver un équilibre adéquat. Il explique qu'aujourd'hui, si des abonnements P+R étaient supprimés afin de rendre davantage de places disponibles pour les visiteurs occasionnels, cela reviendrait à affaiblir la fonction première de ces infrastructures. Il estime d'ailleurs que, même avec moins d'abonnés, ces parkings resteraient probablement complets. Selon lui, la seule manière réelle de réduire leur taux d'occupation serait d'augmenter les tarifs. Il s'interroge toutefois sur l'opportunité d'une telle approche, en se demandant s'il convient réellement de chercher à s'enrichir du simple fait que les usagers ont besoin d'utiliser les parkings. Il indique qu'à l'heure actuelle, les tarifs pratiqués lui paraissent relativement équilibrés, ni excessivement élevés ni trop bon marché.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13824 :

Pour : 14 (2 UDC, 2 MCG, 3 PLR, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Contre : —

Abstentions : —

L'entrée en matière est acceptée.

Le groupe socialiste indique que, globalement, il n'y a pas grand-chose à relever concernant le rapport d'activité. Il précise toutefois avoir été surpris de constater que les données relatives à la fréquentation des parkings, qui figuraient les années précédentes, n'y apparaissent plus. Il ajoute que plusieurs interrogations subsistent malgré tout. Celles-ci ne les empêcheront pas d'approuver le rapport d'activité, mais il estime qu'il demeure certains enjeux importants, notamment concernant les stationnements vélos autour de la gare de Cornavin ainsi que la question des vélos-cargos. Il indique dès lors que le rapport sera approuvé, tout en exprimant l'attente que la Fondation des parkings poursuive dans cette ligne qu'il considère comme relativement positive, voire qu'elle l'améliore encore à l'avenir.

2^e débat

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

Art. unique : pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13824 :

Pour : 14 (2 UDC, 2 MCG, 3 PLR, 1 LC, 1 LJS, 3 S, 2 Ve)

Contre : —

Abstentions : —

Le PL 13824 est accepté.

La commission propose un débat en catégorie IV (Extrait).

Mesdames et Messieurs les députés, à teneur de ce qui précède, la commission vous recommande d'adopter le présent projet.



Rapport 2025

Commission
des transports
12.05.2026



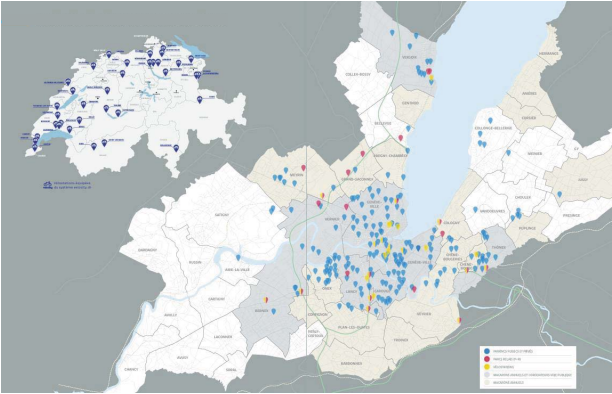
Compte de résultat consolidé pour
l'exercice clôturant au 31 décembre

Produits	65 582 820
Charges	-55 354 874
Résultat opérationnel	10 227 946
Résultat avant parts minoritaires	17 936 013
Résultat de l'exercice	15 343 717

Bilan consolidé pour l'exercice
clôturant au 31 décembre

Total de l'actif courant	77 499 156
Total de l'actif immobilisé	194 212 113
Total de l'actif	271 711 269
Total des engagements à court terme	26 504 465
Total des engagements à long terme	12 129 748
Total des fonds étrangers	38 634 213
Total des fonds propres	233 077 056
Total du passif	271 711 269

Cartes
des
parkings
et vélo-
stations
sous
gestion



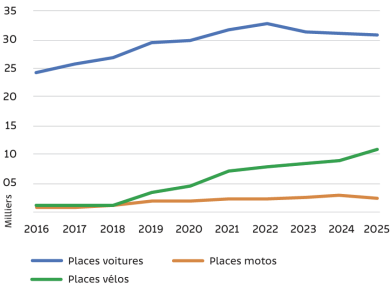
Total des places sous gestion

Typologies	Parkings et vélostations	Voie publique	Total
Voitures	30 844	28 946	59 790
Motos	2 559	19 895	22 454
Vélos	10 597		10 597
Total	44 000	48 841	92 841

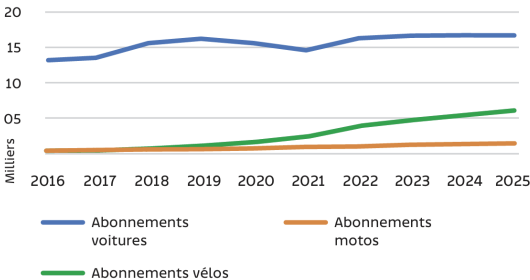
Nombre d'abonnements et baux

Types de parking	Voitures	Motos
Parkings de la Fondation		
P+R	3 621	
Habitants/Publics	2 390	409
Autopartage	44	
Nuit	14	
Parkings de tiers		
P+R	536	
Habitants/publics	5 195	675
Nuit	24	
Autopartage	79	
Parkings de l'Etat	2 110	275
Parkings des HUG	2 698	
Abonnements multiparkings motos		78
Total	16 711	1 437

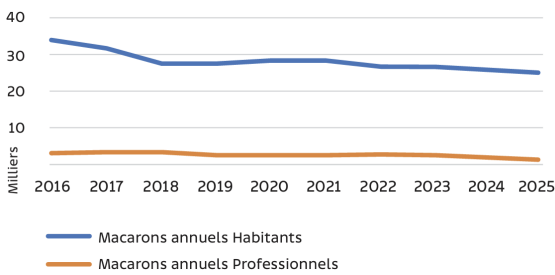
Places dans les parkings et vélostations



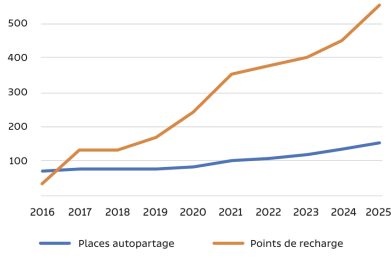
Abonnements de parking



Macarons annuels



Places autopartage et points de recharge électrique voitures/motos



Faits marquants

- **Début des travaux du P+R P47 :**
 - Contexte : Programme "Pôle Multifonctions P47-49" du DSM, à proximité de l'aéroport
 - Réaménagement et création d'un parking P+R en élévation de 670 places
 - Construction et exploitation de la future gare routière dédiée aux lignes internationales
- **Nouvelle vélostation P+R Tuileries :**
 - Une vélostation modèle : réalisée en bois d'origine Suisse et dotée d'une toiture végétalisée
 - Objectif du Plan d'action du stationnement 2024-2028 (PAST), action 2 : 20 nouvelles vélostations dans le canton et 200 places pour vélos-cargos dans nos ouvrages

Merci de votre attention

Avez-vous des questions ?

Damien Zuber, Directeur général
d.zuber@fondation-parkings.ch
+ 41 22 827 44 91

