



Date de dépôt : 20 avril 2026

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Christo Ivanov, Lionel Dugerdil, Julien Ramu, Florian Dugerdil, Michael Andersen, Stéphane Florey, Guy Mettan, Marc Falquet, Daniel Noël, Virna Conti, André Pfeffer, Patrick Lussi : Etudions les possibilités de réaliser un parking souterrain sous la place Dorcière et la place des Alpes

Rapport de majorité de Jacques Jeannerat (page 3)

Rapport de minorité de Michael Andersen (page 11)

Proposition de motion (3085-A)

Etudions les possibilités de réaliser un parking souterrain sous la place Dorcière et la place des Alpes

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- le projet de la Fondation des parkings de réaliser un immeuble de 45 logements à la place du parking des Alpes ;
- que ce parking, construit en élévation, se situe en plein centre-ville et ne brille pas par ses qualités esthétiques ;
- que le parking des Alpes pourrait être déplacé et enterré afin que la Fondation des parkings puisse réaliser cet immeuble d’habitation ;
- que ce parking souterrain de remplacement pourrait, par exemple, être réalisé sous la place Dorcière et la place des Alpes ;
- la volonté du délibératif de la Ville de Genève d’enterrer le parking des Alpes ainsi que d’aménager et de végétaliser la place Dorcière ;
- les enjeux liés à la piétonnisation de la gare de Cornavin, avec la suppression du transit automobile circulant sur la place de Cornavin depuis la fin de la rue des Terreaux-du-Temple jusqu’à la rue de Lausanne ;
- que, dans le cadre du projet de transformation du pôle Cornavin, le parking de Cornavin perdra un étage ;
- qu’avec la réalisation d’un parking souterrain, la place Dorcière pourrait être végétalisée, ou, à défaut, mieux arborisée ;
- la nécessité que la Ville et le canton se concertent mieux afin que ce dossier avance au plus vite dans l’intérêt des habitants du canton,

invite le Conseil d’Etat

- à étudier la faisabilité de la réalisation d’un parking souterrain sous la place Dorcière et la place des Alpes, ainsi que ses impacts en matière de mobilité ;
- à faciliter la réalisation de logements sur le site du parking des Alpes.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jacques Jeannerat

La proposition de motion 3085 a été étudiée par la commission des transports lors de quatre séances : le 25 novembre et les 2 et 9 décembre 2025 ainsi que le 6 janvier 2026, sous la présidence de M. Pascal Uehlinger. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Rania Nassereddine.

Présentation de la motion par M. Christo Ivanov, premier signataire

M. Ivanov relève qu'à l'heure actuelle, le parking de la rue Thalberg compte huit étages en surface et deux niveaux en sous-sol et qu'il risque d'être remplacé par un immeuble de logements.

La proposition de créer des parkings souterrains s'inscrit dans une réflexion de fond car, dans les quartiers des Pâquis et de la gare, les places de stationnement diminuent progressivement. Il cite en exemple la suppression récente des places situées devant les hôtels Richmond et Beau-Rivage, remplacées par des aménagements arborisés au milieu de la chaussée ainsi que quelques places de livraison. Il poursuit en rappelant que plusieurs rues ont été piétonnisées, notamment la rue Chaponnière, l'axe piéton du Mont-Blanc à la rue de Fribourg, ainsi que le secteur entre la rue du Mont-Blanc et la rue des Alpes. De même, la suppression d'emplacements sous le quai Wilson n'a jamais été compensée, les autorités invoquant la LMCE, laquelle ne prévoit qu'une compensation limitée à un maximum de 20%.

Il ajoute que la piétonnisation prochaine de la place Cornavin entraînera la suppression d'un des trois niveaux du parking de Cornavin, car l'espace en surface sera réservé aux piétons, et l'un des souterrains sera réservé aux taxis, à la vélostation et au stationnement moto.

Les bus circuleront par la rue de Chantepoulet, ce qui implique qu'au niveau de la poste du Mont-Blanc, seuls les bus pourront emprunter cette voie. Ainsi, l'unique axe permettant de remonter du lac vers l'aéroport passera sous la gare, via la rue des Alpes, ce qui représente un changement majeur pour l'ensemble du quartier. Ces transformations nécessitent, selon lui, des solutions adaptées. Or, il apparaîtrait que des études ont déjà été réalisées concernant la faisabilité d'un parking souterrain sous la place Dorcière et sous la place des Alpes. La motion propose dès lors deux invites : « étudier la faisabilité de la réalisation d'un parking souterrain sous la place Dorcière et la place des Alpes, ainsi que ses impacts en matière de mobilité » ; « faciliter la

réalisation de logements sur le site du parking des Alpes ». Il conclut en indiquant que la piétonnisation va dans le sens de l'époque et constitue une évolution nécessaire ; toutefois, elle doit s'accompagner de compensations en matière de stationnement. La population augmente, passant d'environ 500 000 habitants il y a trois ans à près de 520 000 aujourd'hui et les déplacements ne se font pas uniquement à vélo, à pied ou en trottinette, l'usage de la voiture demeure, ce qui impose de trouver des solutions de stationnement adaptées.

Questions

Une députée PLR demande s'il ne s'agirait pas plutôt d'une compétence relevant de la Ville de Genève.

M. Ivanov confirme qu'un texte a bien été déposé au niveau de la Ville de Genève, mais que celui-ci a été refusé. Il précise que, lors des discussions avec la Ville, il leur avait été répondu qu'il appartenait au canton de se saisir de la question, ce qui explique la démarche actuelle. Par ailleurs, il souligne que le département ainsi que la Fondation des parkings ont déjà mené des études, qu'il serait utile de connaître afin de déterminer si la réalisation de parkings souterrains est envisageable, conformément à la demande de la motion, qui vise précisément à évaluer leur faisabilité.

La même députée demande quels étaient les arguments avancés par la Ville de Genève pour justifier son refus et pour affirmer qu'il s'agissait d'une compétence relevant du canton.

M. Ivanov indique que l'essentiel du dispositif se situerait sur un axe relevant principalement de la compétence cantonale. En effet, l'accès se ferait depuis les quais et emprunterait la rue des Alpes, considérée comme un axe prioritaire géré par le canton.

Une députée du PS demande ce que le canton peut concrètement entreprendre, dès lors que la rue des Alpes relève du domaine public communal ainsi que la place. Elle ajoute qu'elle doute que la Ville voie d'un bon œil que le canton engage des travaux de creusement d'un parking sous ces parcelles.

M. Ivanov répond qu'à ce stade, il n'est pas question de creuser, mais uniquement de mener une étude de faisabilité.

La même députée demande à quel type d'usagers et à quels usages ce stationnement serait destiné.

M. Ivanov explique que le stationnement serait destiné aux habitants du quartier ainsi qu'aux personnes qui y travaillent. Il rappelle que le parking actuel compte dix niveaux et qu'il est complet en permanence. Si le parking

Thalberg, qui appartient à la Fondation des parkings, devait être démoli, il faudra prévoir des solutions pour reloger les usagers, qu'il s'agisse des résidents ou des personnes actives dans le secteur.

Il ajoute qu'un niveau du parking Cornavin sera supprimé, soit environ 200 places. Par ailleurs, les taxis ne pourront accéder que par la rue des Alpes pour rejoindre la rue de Lausanne, puisqu'ils ne pourront plus entrer par la rue de Chantepoulet. Il souligne que la situation risque de devenir particulièrement complexe et qu'il est donc indispensable d'offrir une solution de stationnement adaptée, permettant ensuite d'envisager, à terme, une piétonnisation de la place des Alpes, voire de la place Dorcière. Il cite l'exemple de la ville de Lyon, où les parkings souterrains de Bellecour permettent aux usagers de stationner puis de continuer leurs déplacements à pied. Il conclut en affirmant qu'il faut favoriser la mobilité douce, mais aussi garantir des solutions adéquates pour les transports professionnels et pour les travailleurs du quartier. Il indique qu'il sollicitera l'audition de la Fondation des parkings dans ce cadre.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat – DSM

M. Maudet indique avoir compris la demande de clarification concernant ce projet. Il précise que ce projet est connu depuis plusieurs années et qu'il en avait déjà eu connaissance durant son mandat de conseiller municipal à la Ville de Genève. Le projet présente un intérêt certain, puisqu'il prévoit la transformation d'un immeuble initialement dévolu à un parking et la reconversion du bâtiment par un transfert subtil de droits à bâtir vers un immeuble dévolu au logement.

Il souligne qu'un obstacle déterminant demeure toutefois, car le propriétaire du terrain, en l'occurrence la Ville de Genève, refuse d'entrer en matière. Cette absence de volonté du propriétaire rend toute avancée extrêmement difficile. Il ajoute que la Ville fonde également sa position sur une votation populaire relative à la « Clé-de-Rive », qui envisageait la création d'un parking en compensation de la suppression de places en surface. Cette proposition avait été rejetée par le souverain municipal. Il considère, dans ce contexte, qu'il est nécessaire de privilégier des projets présentant de réelles chances de concrétisation. Il estime que la Fondation des parkings pourrait, le cas échéant, assumer le rôle d'opérateur, mais que l'absence d'accord du propriétaire réduit considérablement les perspectives. Il relève en outre une difficulté supplémentaire qui est que l'une des variantes du projet de train léger souterrain prévoit une station à Dorcière, ce qui renforcerait la probabilité d'un refus de la Ville, car elle envisage déjà d'autres aménagements souterrains à cet emplacement. Il n'exclut pas, à terme, une réflexion du propriétaire du parking de la rue Thalberg concernant une suppression des places et une

réutilisation des volumes en faveur du logement. Toutefois, il souligne que la pression sur les parkings dans ce secteur demeure élevée, notamment en raison de projets municipaux tels que celui de la « Croix verte », dans le quartier des Pâquis, visant la suppression de places de parc en surface et la restitution de voiries publiques pour des voies de bus, les voies cyclistes et des cheminements piétons. Il estime que l'analyse doit se concentrer sur les projets présentant de véritables chances d'aboutir.

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

M. Raemy indique qu'il y a une dizaine d'années, plusieurs projets avaient été envisagés. Il souligne que, comme la commission le sait, la Fondation des parkings constitue également une force de proposition pour la Ville, l'Etat et les communes. A l'époque, l'idée d'aménager un stationnement en sous-sol pour les bus de ligne, modèle existant dans certaines villes, semblait présenter un intérêt. Il précise toutefois que la situation a désormais évolué, notamment avec le lancement, en janvier, de la construction du nouveau P47 au Grand-Saconnex. Il s'agit d'un ouvrage d'importance, destiné à accueillir une gare routière, c'est-à-dire que les bus de ligne et les bus internationaux ne se rendront ainsi plus au centre-ville, mais seront stationnés et prendront leurs passagers au P47. Cette configuration diffère du contexte dans lequel l'idée initiale avait été formulée. Il ajoute qu'aucune transformation du parking n'est souhaitée aujourd'hui, d'une part parce que la Fondation des parkings doit construire six ouvrages dans les cinq prochaines années et se trouve déjà fortement mobilisée, d'autre part en raison du vaste chantier de la gare Cornavin, incluant le parking et la galerie marchande, pour lequel il sera essentiel de maintenir un parking pleinement opérationnel dans le périmètre, sans y ajouter un chantier supplémentaire. Il rappelle également que, lorsque la proposition d'un parking souterrain avait été avancée, ni la Ville de Genève ni l'Etat n'y avaient été favorables. Il conclut que ce projet demeure en réserve et pourrait éventuellement être réexaminé dans une quinzaine d'années, lorsque la zone sera apaisée, mais qu'à ce stade il ne paraît pas opportun d'engager ce changement au parking des Alpes.

M. Raemy indique que ce parking fonctionne de manière satisfaisante. Il souligne qu'il est certes quelque peu daté, puisqu'il a été construit dans les années 1950, mais qu'il est bien entretenu et a fait l'objet de transformations de qualité réalisées par la Fondation des parkings. Il précise qu'il affiche un taux d'occupation élevé, qu'il fonctionne correctement et qu'il demeure rentable pour la fondation. Il ajoute qu'à l'heure actuelle, la transformation de

cet ouvrage ne constitue plus un objectif pour la Fondation des parkings, du moins pour la décennie à venir.

Un député UDC souhaite savoir, s'agissant de la propriété du parking, si la fondation en dispose dans le cadre d'un droit de superficie ou si elle est propriétaire de l'ensemble du bâtiment.

M. Raemy répond qu'ils sont propriétaires du bâtiment. Il indique que le parking actuel n'est pas soumis à un droit de superficie ; en revanche, si un nouvel ouvrage devait être construit sur la place des Alpes, celui-ci relèverait alors d'un droit de superficie.

Audition de M^{me} Marjorie de Chastonay, conseillère administrative, et de M. Nicolas Betty, chef du service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité – Ville de Genève

M^{me} de Chastonay indique vouloir apporter plusieurs éléments de réponse à la motion 3085 relative à la réalisation d'un parking souterrain sous la place Dorcière. Elle souligne tout d'abord que l'objectif du plan climat cantonal, en cohérence avec les stratégies communales, est de réduire de 40% les déplacements en trafic individuel motorisé d'ici à 2030. La construction d'un nouveau parking souterrain en plein centre-ville irait à l'encontre de cet objectif. Elle rappelle ensuite que la place Dorcière se situe en zone I au sens de la LMCE, tandis que la place des Alpes se trouve en zone II, en lisière immédiate de la zone I. A ce titre, elle cite l'article 7, alinéa 2, de la LMCE, selon lequel « en zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics ». Elle mentionne également l'article 7, alinéa 3, lettre b, précisant que « en zone I, l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint ». Elle en conclut qu'un nouveau parking souterrain n'est pas cohérent. Elle expose enfin la position de la Ville de Genève, en indiquant que le secteur de la place Dorcière et de la place des Alpes dispose déjà d'une offre importante de parkings souterrains. Ceux-ci présentent un taux de disponibilité suffisant pour être éligibles aux mécanismes de compensation des places de stationnement supprimées en surface, conformément à la législation en vigueur. Elle cite notamment les parkings de Cornavin, des Arcades, des Cygnes, de la rue du Cendrier et de Manor.

M^{me} de Chastonay poursuit en rappelant que le secteur de Cornavin constitue le principal pôle de transbordement de l'ensemble de l'agglomération. A ce titre, la desserte en transports publics y est d'une densité exceptionnelle et garantit une accessibilité tout aussi élevée. Dès lors, les déplacements à destination ou à l'intérieur de ce quartier ne devraient, selon

elle, pas s'effectuer en voiture, sauf pour des raisons exceptionnelles. Dans ce contexte, elle estime que l'idée de créer un parking souterrain est incohérente dans ce secteur. Elle rappelle ensuite la votation intervenue à la Ville de Genève sur le projet de « Clé-de-Rive », refusé à 63,3% lors du scrutin du 8 mars 2021. Elle en déduit qu'un projet de parking souterrain à la place Dorcière serait politiquement très controversé en ville de Genève. Elle ajoute qu'au niveau du Conseil municipal, composé d'une faible majorité de droite, la M 1492, déposée par Le Centre et demandant également la réalisation d'un parking souterrain au même endroit, a été refusée le 15 septembre 2025 par 39 voix contre 34, avec 3 abstentions. Elle précise que les travaux de commission avaient mis en évidence qu'un tel projet serait très compliqué, voire impossible, sans impacts majeurs sur l'espace public, notamment en raison de la gare routière à la place Dorcière. Elle relève également que ces cars ne seraient pas transférables vers le parking P47, lequel est destiné uniquement aux lignes internationales et non aux cars touristiques locaux. Des discussions sont par ailleurs en cours afin de déterminer combien de cars locaux resteront à la place Dorcière.

M^{me} de Chastonay aborde ensuite la question de l'arborisation, soulignant que la présence d'un ouvrage en sous-sol ne favorise pas le développement des arbres, ceux-ci nécessitant un espace intermédiaire d'environ deux mètres. La construction d'un parking souterrain sous la place des Alpes impliquerait la destruction du parc existant. Une telle solution serait, selon elle, très probablement refusée en ville de Genève, la population ayant peu de chances d'y être favorable. Elle rappelle par ailleurs que la Ville de Genève est associée au comité de pilotage du projet JLS (liaison ferroviaire Jura-Léman-Salève), lequel prendrait la forme d'un RER en grande partie enterré. A ce stade, le conseil scientifique du projet a recommandé d'ajouter l'étude d'une variante prévoyant une station située à proximité de Cornavin, sans être directement implantée dans la gare. A l'origine, le secteur de Cornavin devait être évité en raison de la complexité liée aux projets des CFF, notamment la future gare souterraine et d'autres travaux à venir, ainsi que du risque de saturation d'un secteur déjà identifié comme le principal pôle de transbordement de l'agglomération. Elle indique toutefois que les experts ont estimé qu'il serait aberrant de concevoir une infrastructure de type métro ou RER sans desservir la gare centrale. Ils ont dès lors envisagé un tracé se rapprochant de Cornavin, avec la création d'une station non contiguë mais suffisamment proche pour permettre des correspondances efficaces avec la gare. Dans cette hypothèse, la place Dorcière serait potentiellement identifiée pour accueillir cette station et ses émergences, ce qui la rendrait incompatible avec la réalisation d'un parking souterrain.

M^{me} de Chastonay poursuit en indiquant que le parking des Alpes n'est certes pas une merveille architecturale, mais que sa typologie en élévation, de type silo, n'est pas pour autant obsolète. Elle relève que des ouvrages de ce type sont notamment envisagés le long de la route des Jeunes, au large du PLQ 1, pour autant que des vides d'étage suffisants soient prévus dès la conception. Elle souligne qu'un parking en élévation présente l'avantage de pouvoir être reconverti ultérieurement, par exemple en surfaces de bureaux, dans l'hypothèse où la demande en stationnement diminuerait. Ce type de solution permet également d'éviter des excavations et le transfert de matériaux en décharge, citant à titre d'exemple le nouveau parking en silo de la gare d'Annemasse. Elle ajoute que, si le maintien du volume actuel de places TIM du parking des Alpes devait être confirmé et que la volonté de le relocaliser se précisait afin de valoriser l'ouvrage existant en élévation, il serait indispensable de mener une réflexion approfondie sur le site le plus approprié. Pour la Ville de Genève, ce lieu devrait idéalement se situer en dehors du centre-ville. Elle conclut en rappelant que la rue des Alpes continuera à jouer un rôle majeur pour les transports publics, les transports professionnels, les mobilités douces ainsi que pour l'accessibilité des véhicules particuliers au parking de Cornavin et aux quartiers adjacents. Dès lors, la création d'un parking souterrain sous la place Dorcière ne ferait que surcharger le fonctionnement actuel du secteur, alors même que l'objectif poursuivi est de réduire les usages du trafic individuel motorisé et de favoriser les modes de déplacement à privilégier, à savoir les transports collectifs, les mobilités actives, les transports professionnels et la mobilité douce.

Discussion interne

Un député UDC indique qu'il convient de procéder au vote de cette motion. Il rappelle que l'ensemble des parties concernées ont été auditionnées et que l'auteur de la motion attend désormais un rapport. Il précise que celui-ci contiendra tous les éléments expliquant pourquoi cette motion, que l'UDC soutiendra néanmoins, sera refusée. Il ajoute qu'il ne juge pas nécessaire d'établir un rapport de minorité, estimant que les éléments sont suffisamment clairs. Selon lui, l'auteur de la motion prendra acte du contenu du rapport et de l'issue réservée à son objet.

Vote

Le président met aux voix la M 3085 :

Oui :	4 (2 UDC, 2 MCG)
Non :	10 (4 PLR, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)
Abstentions :	1 (1 LC)

La M 3085 est refusée.

Date de dépôt : 3 mars 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Michael Andersen

La motion 3085 demande au Conseil d'Etat d'étudier la faisabilité de la réalisation d'un parking souterrain sous la place Dorcière et la place des Alpes, ainsi que d'en analyser les impacts en matière de mobilité, tout en facilitant la réalisation de logements sur le site actuel du parking des Alpes.

Il convient d'emblée de rappeler qu'il ne s'agit ni d'un crédit d'investissement ni d'une décision de construire, mais d'une simple demande d'étude. Refuser une étude revient à refuser d'examiner objectivement une option d'aménagement pour un secteur stratégique du centre-ville.

Le parking des Alpes, construit en élévation au début des années 1970, occupe aujourd'hui un emplacement central d'une grande valeur foncière. Son architecture en silo, sans qualité urbaine particulière, pourrait céder la place à un projet d'habitation contribuant à répondre à la pénurie chronique de logements à Genève. Lors de l'audition du 9 décembre 2025, la Fondation des parkings a indiqué ne pas envisager de transformation à court terme, principalement pour des raisons de calendrier et de priorités opérationnelles. Elle n'a toutefois pas affirmé qu'un projet souterrain serait impossible sur le plan technique ou juridique. Il s'agit donc d'une question d'opportunité et de planification, non d'une impossibilité structurelle.

Le secteur de Cornavin est appelé à connaître des transformations majeures : adaptation du parking existant, piétonnisation accrue, augmentation attendue du nombre de voyageurs et reconfiguration des espaces publics.

Dans ce contexte, il est légitime d'anticiper l'évolution de l'offre de stationnement et d'en examiner la rationalisation. Concentrer le stationnement en ouvrage souterrain pour libérer l'espace en surface constitue une approche cohérente avec la requalification urbaine, la végétalisation et la lutte contre les îlots de chaleur. La motion s'inscrit précisément dans cette logique d'optimisation de l'espace public.

La Ville de Genève a exprimé des réserves lors de son audition du 6 janvier 2026, notamment au regard des objectifs climatiques et de la priorité donnée aux transports publics dans le secteur. La minorité partage l'objectif de

réduction du trafic individuel motorisé. Toutefois, étudier une solution ne signifie pas augmenter l'offre de stationnement. L'étude pourrait tout à fait conclure à une compensation partielle ou à une affectation spécifique (résidents, mutualisation). Seule une analyse approfondie permettra de mesurer les impacts réels sur la mobilité. Une planification sérieuse exige au contraire une vision coordonnée et globale entre le canton et la Ville.

La motion 3085 invite précisément le Conseil d'Etat à renforcer cette coordination et à examiner de manière prospective les possibilités d'aménagement d'un secteur clé du centre-ville. Elle ne préjuge pas du résultat de l'étude ; elle demande simplement que le canton se dote des éléments techniques, urbanistiques et financiers nécessaires pour décider en connaissance de cause.

Pour toutes ces raisons, la minorité considère que la motion 3085 relève du bon sens et de la responsabilité planificatrice du Grand Conseil. Refuser d'étudier, c'est renoncer à anticiper. Accepter cette motion, c'est permettre une réflexion stratégique sur le logement, la mobilité et la qualité urbaine au cœur de Genève.