

Date de dépôt : 16 août 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2020

Rapport de M. Patrick Dimier

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie le 12 juin 2021 pour traiter de cet objet. La séance était présidée par M. Alexandre de Senarclens.

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Marianna Diallo que le rapporteur de minorité remercie pour la qualité de son travail.

La commission a procédé à l'audition de MM. Antoine de Raemy, Damien Zuber, respectivement président et directeur général de la Fondation des parkings, ci-après « le président », « le directeur général » et « la fondation ».

Le président de la fondation donne quelques chiffres clés pour la Fondation des parkings qu'il est important de rappeler ici :

Il y a 46 millions de chiffre d'affaires en 2020, 190 collaborateurs et une baisse du chiffre d'affaires de 3,6 millions liée au covid. L'année 2020, c'est aussi un résultat de 7 millions de bénéfice, soit un retrait de 4,8 millions par rapport à 2019 s'il ne tient pas compte du versement de la CPEG. Il ajoute qu'il y a un endettement de 5,3 millions sur 180 millions de fonds propres. Il informe que M. Zuber a préparé une présentation de trois slides qui indiquent les activités principales de la Fondation des parkings en 2020. Il lui cède la parole.

De son côté, le directeur général explique que le premier cliché de la présentation concerne les bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings gérés par la Fondation des parkings. Il y a 230 places équipées au 31 décembre 2020 dans une vingtaine de parkings. La 2^e slide concerne les places pour deux-roues motorisés dans les parkings en ouvrage, soit 1700 places dans 34 parkings. Enfin, il y a les 17 vélostations avec près de 3000 places pour vélo payantes et sécurisées dans les parkings et vélostations de la Fondation des parkings.

A la demande d'un député MCG sur le taux de fréquentation de chacune de ces possibilités, le directeur général répond qu'il peut donner une moyenne. Pour l'électromobilité, on est à peu près à deux tiers d'utilisation. Pour les vélostations, c'est très variable. Pour les places vélo qui se trouvent dans les P+R, le taux d'occupation est de l'ordre de trois quarts et pour les nouvelles vélostations du Léman Express on est très bas, car elles viennent d'ouvrir, mais l'utilisation prend de l'ampleur ; on est en dessous de 10% de taux d'occupation. Pour les places pour deux-roues motorisés, on compte environ 50% d'occupation à ce stade.

Un député UDC relève qu'il y a environ moins 4 millions de chiffre d'affaires. Il demande s'ils ont dû corriger au niveau des investissements et s'ils ont été reportés sur cette année ou l'année d'après. Le directeur général répond qu'ils ont baissé leurs charges de 12% par rapport au budget, mais ils ont continué les investissements notamment au niveau de la gare CEVA à Chêne-Bourg.

Poursuivant ses questions, le même député demande ce qu'il en est pour le parking de la gare des Eaux-Vives. Le directeur général répond que le parking de la gare des Eaux-Vives appartient aux CFF et la Fondation de parkings le gère mais elle n'en est pas propriétaire.

Toujours dans son fil de questions, le député UDC demande s'ils gèrent le P+R de Bernex-Vailly. Il a cru comprendre que quelque chose de provisoire sera construit dans le futur. Le président de la fondation répond par l'affirmative. Ils vont le construire et le gérer. Le directeur général d'ajouter qu'à Vailly, le parking n'est pas construit par la Fondation des parkings mais financé par le canton dans le cadre du projet de tram, mais qu'en revanche c'est bien la fondation qui va le gérer. Il sera mis en service fin juin. Il y aura 300 places et une vélostation au même endroit. Pour faire suite à l'interrogation du même député à propos de la commercialisation de cette installation, le directeur général répond que ce n'est pas encore le cas. Ils attendent la fin de la construction et ils pourront l'ouvrir à la location début juillet ou août. Il confirme également que l'ancien P+R de Bernex reste.

Le président de la commission pose à son tour une question sur les bornes de recharge. Il a retenu qu'il y a 230 places et il demande quels sont leurs projets de développement et s'ils ont des projets hors ouvrage. Le président de la fondation précise qu'à la fin de cette année il y aura 300 places équipées. Ils mettront au budget 2022 150 places supplémentaires. Ils ne sont pas mandatés sur les places en voirie, donc ils n'ont pas de projet en extérieur hormis pour les P+R en extérieur. Il précise en outre que certaines installations sont un peu suroccupées, mais ça dépend du parking. Par exemple, au parking de l'Etoile, les places électriques sont complètes toutes la journée et il faut les développer au fur et à mesure. Certains parkings ont encore de la disponibilité, mais on suit la courbe des besoins en places électrifiées pour développer les parkings. Il précise également que la Fondation des parkings est un exemple et elle est en avance en Suisse. Il précise, en réponse au président de la commission, que pour l'instant c'est gratuit.

Un député socialiste demande combien ça leur coûte d'adapter une place normale en place électrique avec borne et d'où vient l'électricité. Le directeur de la fondation répond qu'une borne électrique coûte 1900 francs à l'achat et que l'installation coûte 2500 francs. L'énergie vient toujours des SIG. Pour les parkings de la fondation, c'est de l'électricité Vitale Vert mais ça dépend du propriétaire du parking. On pousse évidemment sur l'énergie renouvelable. Le président de la fondation précise qu'il n'y a que des bornes à charge lente.

Le même député socialiste pose une question sur l'étude sur la revalorisation du parking des Alpes. Il demande où ça en est et ce qu'a donné l'étude. Le président de la fondation lui répond en indiquant qu'il met le doigt sur un projet qui leur est très cher. Il y a aujourd'hui un vieux parking sur la rue Thalberg qui est au cœur des Pâquis. Ils ont fait une étude qui serait de le détruire et de construire un immeuble de logement. La fondation vendrait le parking actuel à une société qui pourrait faire l'immeuble. Il aimerait le vendre cher pour avoir les moyens de construire un parking en sous-sol à la place des Alpes. Une deuxième étude a été mise dans la balance et permettrait de libérer la place Dorcière et d'introduire dans le parking de la place des Alpes les bus de ligne. Ils pensent que d'un point de vue urbanistique ce serait fantastique. On va remplacer un immeuble de parking et enterrer les voitures et on pourrait rajouter quelques places qui permettraient de libérer d'autres rues. Le projet a été présenté en septembre au Conseil administratif de la Ville de Genève qui a été plutôt réceptif. Tout cela est politique. Il pense que ça ne va pas être une démarche très simple, alors même qu'il lui semble que ce projet serait un plus. La place Dorcière serait

réhabilitée. On a visité d'autres villes qui le font, notamment Amsterdam qui a une gare routière dans un parking et les ingénieurs qui ont fait l'étude ont démontré que c'était totalement possible. On sait que le parking des Clé-de-Rive a été refusé mais va remettre ce projet de la place des Alpes sur le devant de la scène.

Dans la poursuite de ses questions, le député socialiste pose une question relative au P+R de Trèfle-Blanc, où il y a un parking provisoire en attendant le parking sous la patinoire. Il demande s'ils sont en attente du projet de patinoire. Le président du conseil répond par l'affirmative. La Fondation des parkings est capable de construire un ouvrage sans savoir exactement ce qu'il y aura dessus.

De son côté, le directeur général explique que le P+R provisoire de Trèfle-Blanc sera mis en service probablement en décembre 2020 avec environ 140 places.

Le même député socialiste évoque leur projet de dématérialisation. Il demande comment ça fonctionne, si les gens se sont habitués et quelle est la part de parking payée de manière dématérialisée. Le président de la fondation précise que cette mesure a fait croître le taux de paiement de 10%.

De son côté, le directeur général informe la commission que si on prend les chiffres du premier trimestre et la part du stationnement en voie publique payant de la Ville de Genève, on est à 33% de paiement par téléphone, à 22% de paiement par carte bancaire et en dessous de 50% de paiement en espèce. On a également dématérialisé les tickets de stationnement qui n'existent plus. Tout est répertorié sur une base de données centralisée sous le numéro d'immatriculation du véhicule. La fondation a lancé ce service pour les macarons journaliers multi-zones qui s'achètent sur une application développée par la Fondation des parkings.

Un système de paiement et d'accès aux vélostations a été développé, il s'appelle Velocity.ch et est vendu en dehors des frontières cantonales. C'est le seul système reconnu par Pro Vélo Suisse pour l'accès aux vélostations. La Fondation des parkings est le premier opérateur en termes de volume avec 60 000 places gérées et le premier opérateur en termes d'innovation.

Un député MCG prend l'exemple de Fribourg et demande si les parkings sont gérés à Genève ou s'ils vendent le produit et si le service est géré à Fribourg. Le directeur général répond que la fondation vend le service de la base de données centralisée qui est gérée à Genève dans leurs serveurs et que les paiements par horodateur ou téléphone sont inscrits dans cette base de données. Les agents du stationnement interrogent leur base de données pour savoir si les plaques ont bien payé.

Le directeur général précise, suite à la question du même député, que la fondation est rémunérée par un forfait par place gérée, indépendamment du taux d'occupation des places.

Le président de la fondation ajoute qu'un des développements de la Fondation des parkings est une ouverture vers l'extérieur du canton. Il y a énormément de communes dans toute la Suisse qui utilisent leurs services. On vend une prestation et un abonnement à cette prestation. Ce sont des rentrées d'argent pour la Fondation des parkings. Si on va se parquer au centre de Sion, le centre de contrôle est à Genève. La Fondation des parkings encaisse des revenus hors du canton.

Un député Vert demande s'ils envisagent un jour pour les parkings en élévation une utilité pour autre chose. Le président de la fondation répond qu'un parking en élévation coûte beaucoup moins cher qu'un parking en sous-sol. On ne peut pas utiliser ces parkings pour autre chose que du parking pour des questions de hauteur et de sécurité. Si on devait démonter un parking en élévation, ça coûterait moins cher que pour un parking souterrain. Aujourd'hui, ils ont quelques projets, notamment le P47 qui est en élévation. Ils ont également le projet des Tuileries qui serait également en élévation mais qui va probablement être créé en sous-sol à cause des habitants de la région et de la banque Lombard Odier. On peut également agrandir un parking en élévation. Le parking de Sous-Moulin faisait 450 places au départ et maintenant il y a 900 places. On pourrait doubler le parking de l'Etoile. Donc c'est beaucoup plus rationnel de construire en élévation. Pour la réutilisation, démolir un parking en élévation ne pose pas de problème, mais on ne peut pas faire grand-chose avec un parking souterrain.

Le même député demande ce qu'il en est du parking de Sécheron. Le directeur général explique qu'on parle beaucoup de recyclage des parkings pour faire des dépôts ou des centres de traitement informatique. A la Fondation des parkings, on estime que pour un parking souterrain en ville, à partir du moment où il est sous-occupé, il vaut mieux libérer de l'espace sur la voie publique et mieux l'utiliser puisque c'est un terrain qui a plus de valeur que le sous-sol. On est très loin aujourd'hui d'avoir libéré la voie publique et d'avoir des parkings qui sont vides. On pourra se reposer cette question dans quelques décennies et, d'ici là, il est plus intéressant de mettre les véhicules sur la voie publique en souterrain avant de détruire les parkings souterrains.

Le député précise que sa question porte sur le fait qu'il est plus intéressant de faire un parking en surface mais qu'ils sont malheureusement tenus de les mettre en sous-sol. Ce à quoi le président de la fondation répond en précisant que, pour les P+R en périphérie du canton, on a des possibilités de construire

en élévation la plupart du temps. Le parking de Bernex sera en sous-sol et il sera incorporé à des bâtiments d'habitation et mutualisé entre les habitants du nouveau quartier.

Dans le fil de ses questions, le même député a relevé qu'un parking en élévation est prévu pour le quartier Praille-Acacias-Vernets. Le directeur général précise que c'est un projet CPEG.

Ce député salue ensuite le déploiement des bornes électriques dans leurs parkings. Il se pose la question du scénario dans 10 ou 20 ans, lorsqu'il y aura une majorité d'électrique. Aujourd'hui, c'est gratuit et il demande si c'est temporaire ou si ça va le rester. Le président de la fondation confirme que c'est gratuit pour l'instant, mais tout ce qu'on met en place actuellement est prévu pour être rendu payant. On arrive largement à aborder ces coûts mais, à terme, probablement que ces places seront payantes. Quand quelqu'un parquera sa voiture électrique dans un de leurs parkings, la personne paiera la recharge en même temps que le stationnement et la tarification sera d'un franc supplémentaire au prix du parking par heure. Ça n'a rien à voir avec les stations de service pour les voitures électriques où ce sont des charges rapides.

De son côté, le directeur général a précisé que le canton a donné comme mission à la fondation de favoriser l'électromobilité. C'est pour cela qu'ils investissent dans ces bornes de recharge et qu'elles sont gratuites. C'est pour que les personnes qui ont l'occasion de changer de véhicule aient la possibilité de recharger leur véhicule gratuitement. Selon les dernières études, avec un parc 100% électrique, il suffirait d'avoir un dixième des places équipées de bornes de recharge pour alimenter l'ensemble du parc. Ils analysent la capacité dans leurs parkings pour voir s'ils arrivent à rendre 10% des places électriques. Le fait de rendre la recharge payante interviendra à partir du moment où on ne pourra plus augmenter le nombre de places et il y aura trop de demande. Ça permettra d'avoir toujours une place disponible pour les véhicules qui en ont vraiment besoin. Aujourd'hui, c'est le premier arrivé qui est le premier servi et, à terme, chacun devra pouvoir recharger son véhicule.

Une députée PLR demande si le scan-car pourra être autonome ou s'il faudra toujours un agent pour verbaliser. Le président de la fondation indique qu'actuellement il y a trois véhicules de ce type et qu'elles sont évidemment conduites par un agent. Aujourd'hui, il y a toujours des agents à pied pour mettre des amendes mais toute cette façon de procéder est en évolution. La direction et ses équipes travaillent sur un modèle plus rapide. Il y a aussi la question de la dématérialisation de l'amende qui se posera peut-être un jour.

M. Zuber explique qu'aujourd'hui, l'amende d'ordre est apposée sur le pare-brise avec un BVR. En Suisse, beaucoup de villes ne mettent plus le BVR mais un QR code et la personne qui l'a reçu peut le numériser avec son téléphone et tout faire en ligne. C'est un système qu'on va mettre en place et c'est ce qu'il va se passer à moyen terme à Genève. Ce n'est pas confirmé mais on travaille sur cette option qui est retenue par toutes les villes suisses. A plus long terme, on pourra effectivement, comme le font déjà beaucoup de pays européens, faire l'acte de la sanction à distance et envoyer le courrier au domicile du détenteur ou de la détentrice du véhicule.

La même députée a noté que la fondation allait désormais transférer à la charge du client la commission à payer à l'émetteur de la carte de crédit. Elle suppose que cela indique que jusqu'ici c'était la fondation qui prenait cette commission en charge avant et elle se demande ce qui a motivé le changement et si c'est pareil pour les applications de téléphone.

Le président de la fondation répond que c'est pour les paiements par téléphone uniquement. Il indique que, pour les applications, la taxe de carte de crédit est en plus du paiement et que c'est le client qui la paie. Le directeur général précise que c'est le propriétaire qui paie la taxe sur les cartes de crédit aux horodateurs. Pour tous les paiements par carte bancaire, que ce soit sur une caisse automatique ou un horodateur, la commission est prise par l'ayant droit des recettes et, pour le paiement par téléphone, les commissions des opérateurs sont facturées en plus mais pas toujours car il y a des opérateurs qui ne facturent rien. Ils publient une liste avec les opérateurs et les coûts de commission et c'est le client qui choisit avec quel opérateur il veut faire sa transaction. Les commissions varient de 0 à 5%.

La même députée demande si la fondation va revoir son système informatique de contrôle du stationnement. Le directeur général répond que le système utilisé par les agents de contrôle sur la voie publique devra être changé à terme et ils travaillent déjà sur son remplacement.

Un député PDC commence son intervention en félicitant les auditionnés, car leurs résultats restent solides alors qu'on sort d'une période difficile. Il revient aux conclusions dans leur rapport qui précisent que la fondation est au service de la politique du stationnement du canton de Genève. Au niveau du coût du parking en sous-sol, la politique pourrait être dissuasive pour que les voitures restent à l'extérieur ou, au contraire, un moyen de dégager la voie publique. Il voit qu'ils font des offres très intéressantes dans leurs parkings. Il demande quelle est leur stratégie.

Le président de la fondation répond qu'ils sont très vigilants sur les deniers de la fondation et essaient toujours de faire en sorte que ça soit

rentable. L'Etat de Genève a décidé de supprimer des parkings pour les pendulaires et il a fallu trouver des solutions pour les remplir. Ils ont trouvé une tarification avantageuse afin d'utiliser ces parkings autrement, notamment pour les habitants ou les stationnements de longue durée. Ils ont fait une campagne de publicité sur une tarification spécifique pour des besoins spécifiques pour certains parkings. De son côté, le directeur général explique que l'idée est de rendre le stationnement en ouvrage plus intéressant que sur la voie publique.

Le stationnement en voie publique en ville de Genève coûte 2,80 francs de l'heure et il est limité à 90 minutes. Dans les parkings en ouvrage, on essaie de convaincre le propriétaire de mettre le tarif en dessous, donc à 2 francs de l'heure. Auparavant, c'était des tarifs progressifs. Aujourd'hui, pour un stationnement de 10 heures, les tarifs ont été baissés et on est à 20 francs. Pour les parkings qui sont plus chers, le tarif est plafonné à 24 francs la journée alors qu'avant il était à 58 francs la journée. On essaie de faire en sorte que les gens ne prennent plus tous les jours leur voiture, mais qu'ils utilisent les autres moyens de transport. Par contre, le jour où les automobilistes ont besoin de leur voiture, il faut qu'ils paient un prix raisonnable. Aux heures creuses, on a fortement baissé les prix. Aujourd'hui, on est à 1 franc pour 4 heures, donc quelqu'un qui stationne la nuit dans un parking en ouvrage paiera 3 francs pour 12h de stationnement à partir de 19h.

Le même député demande quel a été l'impact du covid sur l'activité de la fondation. Le président de la fondation répond que la majorité de la baisse de revenu est liée aux abonnements P+R. Dès que l'activité va redevenir normale, les parkings se rempliront. Il y a une exception au parking de Moillesulaz qui a toujours été plein, mais depuis que la ligne de tram a été ouverte jusqu'à Annemasse ce parking connaît une baisse de la fréquentation.

Le directeur de la fondation précise qu'il y a eu une forte baisse sur le stationnement visiteur et on n'a pas vraiment vu plus de stationnement en ouvrage quand les gens ont préféré prendre leur véhicule. Ils stationnaient probablement à destination et sur leur lieu de travail. La politique tarifaire est beaucoup plus large, car on crée de nouveaux produits. On a aussi fortement baissé l'abonnement habitant qui était à 197 francs et qui est à 150 francs, ce qui a permis à beaucoup d'habitants de prendre un abonnement en ouvrage. Ils ont aussi baissé le prix stationnement des deux-roues motorisés aux heures creuses.

Un autre député PDC demande si on sait combien de temps passe un véhicule électrique dans un parking. Le directeur général répond que le temps de stationnement sur une place électrique est en moyenne de 7 heures et

22 minutes. Il précise qu'ils viennent stationner et qu'ils chargent en même temps qu'ils stationnent.

Dans le fil de ses questions, ce député demande si les véhicules viennent avec un taux de charge élevé ou s'ils ont vraiment besoin d'être chargés. Il lui est répondu qu'il n'y a pas de donnée précise à ce sujet. Pour la fondation, il est important que les usagers sachent qu'il y a une offre et qu'elle est raisonnable et qu'ils pourront disposer, dans les installations de la fondation, d'un chargeur s'ils achètent un véhicule électrique.

La question de suite du même député est de savoir s'il y a des bornes en extérieur. Le directeur général répond que ça existe mais pas chez eux. Par contre, il y a des bornes de recharge électrique sur le P+R à Vailly provisoire et ils vont le faire parce qu'ils ont une alimentation électrique sur place mais c'est souvent impossible car ils n'ont pas d'alimentation électrique sur les parkings en extérieur. Ça coûte extrêmement cher d'apporter le courant électrique sur les parkings en extérieur alors que, dans les parkings en ouvrage, on a une capacité et on profite de l'opportunité de la capacité supplémentaire générée par les économies d'énergie en éclairage.

Un député PLR constate que les installations électriques dans les parkings pour les recharges de véhicules électriques sont de plus en plus nombreuses. Il a été porté à son attention que, dans plusieurs parkings dont celui de la gare des Eaux-Vives, il est indiqué qu'il y a 9 places pour la recharge électrique et qu'aucune de ces places n'est équipée. Le président de la fondation rappelle que ce parking appartient aux CFF et ils ont demandé aux CFF depuis sa mise en service de bien vouloir équiper leurs places.

Un député Vert demande ce qu'il en est du prix des macarons de stationnement, sachant que ceux de la Ville de Genève sont le meilleur marché, et quel est le pont de vue de la fondation sur ce sujet.

Le directeur général rappelle que le prix est défini par la loi qui prévoit que le prix peut monter jusqu'à 240 francs ; il est aujourd'hui à 200 francs. C'est une question politique.

La Fondation des parkings ne fait pas de politique, mais elle constate que ce prix est intéressant pour les habitants aux revenus très bas. Mais il y a des effets de bord.

Un député UDC demande si la décision populaire de supprimer 4000 places de stationnement a un effet de report vers l'offre de la fondation. Selon la fondation, ce changement de loi n'a pas encore déployé ses effets et on a de la peine à tirer des conclusions sur les changements de loi, et ce qu'il en est du parking de Saint-Antoine.

La période du covid a tout changé et beaucoup de parkings continuent à être sous-occupés. Le taux d'occupation au parking de Sécheron est de trois quarts, donc on n'est toujours pas à saturation. Ils pourront probablement tirer des conclusions fin 2021. Cette modification de loi change les critères des parkings considérés pour la compensation et des choses par rapport au rayon de compensation et aux calculs et aux critères. A ce stade, il n'y a pas d'effet visible et il pense que ça viendra dans un an ou deux. Quant au parking de Saint-Antoine, il était complet auparavant à la période de Noël mais il n'est plus complet depuis le covid.

A la question du président de la commission à propos des bornes de recharge de savoir si c'est un domaine sur lequel la fondation pourrait se déployer et être mandatée par l'Etat, la fondation précise qu'elle serait capable de déployer des bornes en surface et de les gérer, mais c'est un travail actuellement dévolu aux SIG et ce sont eux qui se placeront dans cette perspective.

Les auditions étant arrivées à leur terme, les auditionnés sont remerciés et quittent la salle de commission.

Le président ouvre la discussion, laquelle est nourrie, et au terme de celle-ci il met aux voix l'entrée en matière de ce PL, lequel **est accepté à l'unanimité**.

La commission désigne le rapporteur de majorité et clos ses travaux sur le PL 12962.

Projet de loi (12962-A)

approuvant le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2020

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, alinéa 1, de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 ;
vu le rapport de gestion de la Fondation des parkings pour l'année 2020 ;
vu la décision du conseil de fondation de la Fondation des parkings du 8 mars 2021,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de la Fondation des parkings pour l'année 2020 est approuvé.