

**IMMOBILIER
DE LUXE**

La France
concurrence Genève

TRIMESTRIEL | # 11 | OCTOBRE 2025 > IMMOBILIER | URBANISME | MOBILITÉ |

DOSSIER

Parkings à Genève Et s'il fallait en supprimer plus ?

**De nouveaux
P+R en
France**



R 28134 - 011 - 4,90 € 7 CHF



ENTRETIEN

François Astorg

Maire d'Annecy

“Annecy ne veut pas
être Disneyland”



LANCY

**La commune
qui monte !**

STRATÉGIE

L'État réduit les parkings pour libérer le centre

L'offre de places de parking au centre et en périphérie de Genève constitue un des leviers majeurs des politiques de mobilité. Le Canton réduit les places et développe celles réservées aux deux-roues. Des projets de parking P+R se développent en France. Genève participe à ce processus.





La rue de Fribourg, dans le quartier des Pâquis, réaménagée en 2025 par la Ville de Genève. Entre 2008 et 2021, 5 700 parkings ont été supprimés par cette commune. Image : N. Zermatten / VdG.



Pour réduire le trafic automobile, l'État agit sur le nombre et la répartition des places de parking au centre. Image : Éric Roset

Par Stéphane Herzog

Les personnes qui visitent Genève se disent parfois frappées par l'intensité du trafic routier. Alors que d'autres villes suisses et européennes ont aménagé des voies piétonnes au cœur de leur cité, il reste encore possible de traverser la Vieille-Ville en automobile. Anachronique ? Pourtant, une tendance de fond est en marche. Elle vise à diminuer l'emprise des voitures sur le territoire pour laisser place à des espaces publics plus apaisés et plus verts. L'évolution du nombre de véhicules de tourisme sur le canton a connu une baisse de 2,7 % entre 2015 et 2023, tandis que le nombre de motocycles est monté de 11,9 %, selon les chiffres du canton. Genève, qui compte aujourd'hui quelque 60 000 deux-roues motorisés (2RM), ne possède pas de stratégie liée spécifiquement à ce mode de transport, relève **Franco Tufo, directeur du bureau CITEC**. Le nombre de parkings sur les domaines communaux a baissé lui de 3 % depuis 2023.

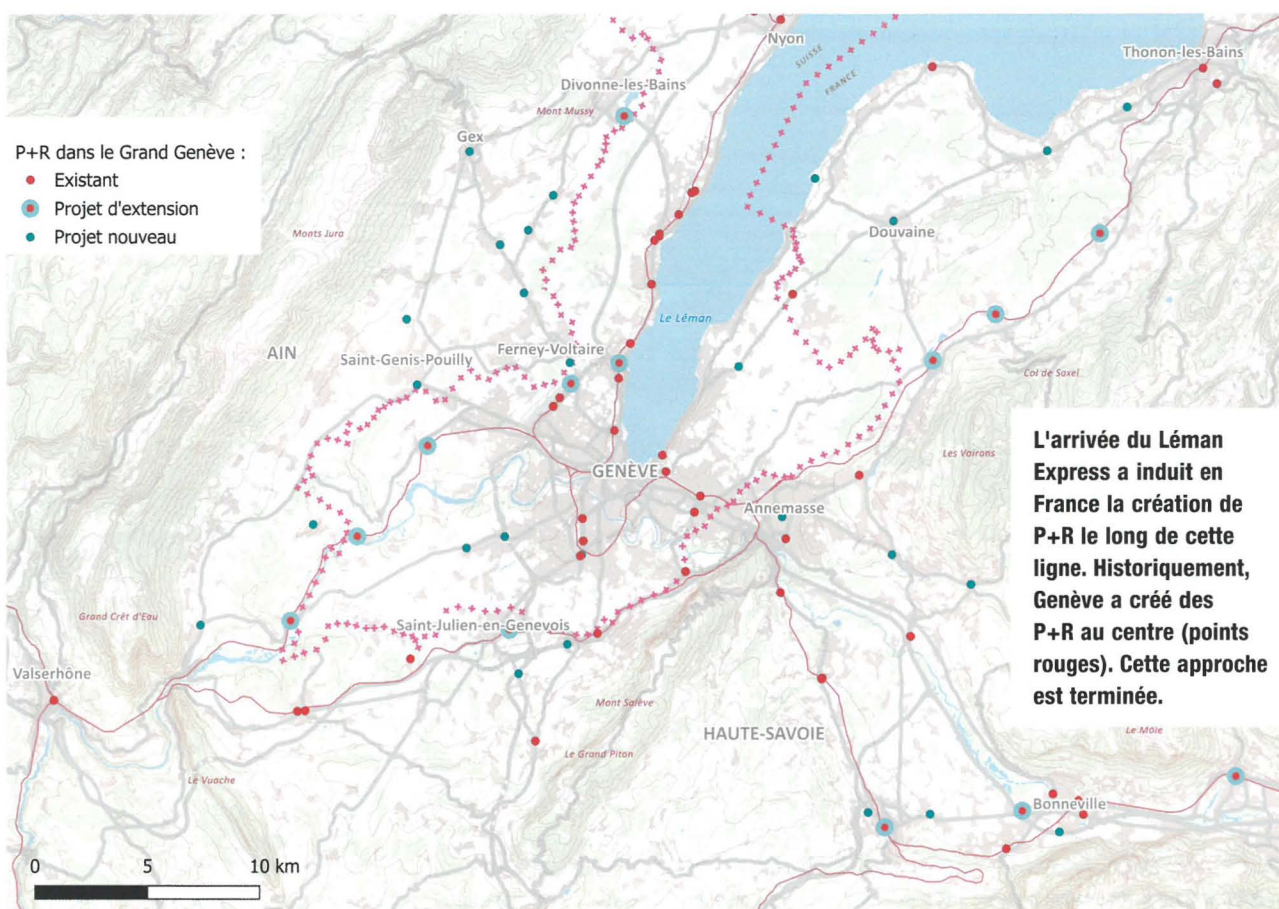
Inciter et contraindre

Pour agir sur le trafic automobile, l'État dispose de plusieurs leviers, dont l'un, crucial, est le nombre et la répartition des places de parking. Il s'agit de *“libérer l'espace public du stationnement sur voirie [...] afin d'améliorer la sécurité, la fluidité, la qualité de vie, [et pour] végétaliser et renforcer la place donnée aux piétons”*, indique le plan d'actions du stationnement 2024-2028, un document établi par le Département de la santé et des mobilités (DSM) après que son magistrat, Pierre Maudet, a organisé des assises de la mobilité. Il a été validé par le Grand Conseil fin 2024. Certes, Genève possède une loi qui encadre la suppression de parkings, dont une partie doit être compensée, mais le mouvement général est à la diminution des places avec, en parallèle, des actions pour améliorer des offres alternatives : développement des transports publics, des voies cyclables, des parkings dédiés aux deux-roues ; création de nouveaux parkings d'échange (P+R) en périphérie. Ce mouvement

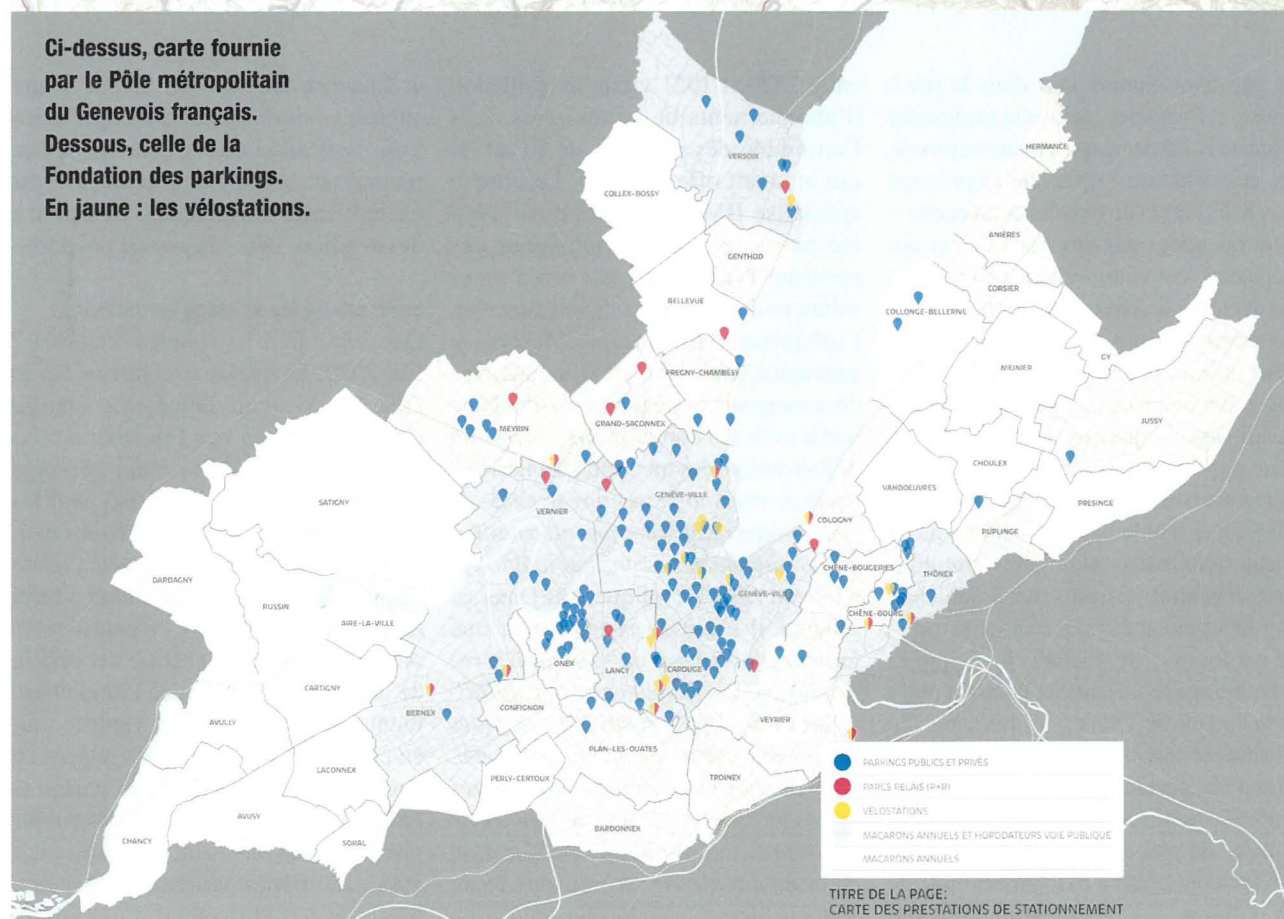
d'“évaporation” est visible en Ville de Genève, qui mène des actions de remplacement de parkings dans des rues du centre en faveur d'aménagements publics. La municipalité transforme aussi des cours d'immeubles en zone de verdure.

500 parkings loués comme des terrasses

Entre 2008 et 2021, 5 700 parkings ont été supprimés dans le cadre de projets d'aménagement, indiquent les Départements de l'aménagement (DACM) et des finances (DFEL). Symbolique, mais visible, la transformation estivale de parkings en terrasses, pour répondre à la demande des cafetiers et des restaurateurs. En 2025, 505 cases sont louées, contre 366 en 2020, précise le Service de l'espace public de la Ville de Genève. Un gros point noir ? Les voitures ventouses. En 2019, l'EPFL (École polytechnique fédérale de Lausanne) avait conduit une étude sur les pratiques de mobilité et de parking en ville. Elle avait mis en avant le chiffre de 8 000 personnes



Ci-dessus, carte fournie par le Pôle métropolitain du Genevois français. Dessous, celle de la Fondation des parkings. En jaune : les vélostations.





En 2021, le Canton de Genève a résilié 1 800 places de pendulaires dans l'ensemble de ses parkings. Image : Fondation des parkings

se parquant chaque jour dans la rue à Genève. Problème, relève le professeur Vincent Kaufmann, qui a mené ce travail, les places bleues – réservées en principe aux habitants et aux visiteurs du centre – sont occupées par des pendulaires qui déplacent leur voiture chaque 60 minutes ou décident de payer une contravention de temps en temps. Ce qui revient moins cher qu'une place privée qui peut être louée 300 francs ou plus par mois. Vincent Kaufmann indique cependant que l'accès à un parking en ouvrage – deux francs par heure pour celui de Plainpalais – reste aisé, alors que le parage sur une place bleue (maximum 60 minutes gratuites, sans macaron) est plus dur à dénicher. Parmi les mesures pour réduire le trafic, le professeur de l'EPFL juge que le covoiturage représente un puissant outil. À la douane de Thônex-Vallard, une file est dédiée aux automobiles accueillant plus d'une personne. Celle de Bardonnex, saturée, ne dispose pas apparemment d'assez de place pour un tel système. L'État avance pas à pas. Un exemple de sa politique ? Une opération conduite

entre 2020 et 2021 visant la résiliation d'abonnements de pendulaires dans l'ensemble des parkings de l'État, et qui en avait effacé 1 800. Le bureau spécialisé BMH Mobil'homme avait été mandaté pour accompagner des personnes perdant leur place vers d'autres solutions de déplacement. Son directeur, l'urbaniste Marc Antoine Messer, se souvient d'échanges parfois tendus avec des enseignants – notamment – dont une partie avait élu domicile en France, loin de tout accès à des transports publics. *“Le mode de transport structure le mode de vie et trouver des solutions alternatives à la voiture demande une habitude et une expertise”*, explique-t-il. Dans ce schéma, il s'agit de concurrencer une formule choc, puisqu'un *“parking réservé améliore la performance de la voiture”*, ajoute l'urbaniste. *“Depuis 2010, les villes suisses voient leur population augmenter. On y trouve des coalitions majoritaires en faveur d'une réduction de la place de la voiture au profit d'une amélioration de la qualité de vie”*, commente Marc Antoine Messer, qui rappelle que Zurich

et Lucerne ont voté en faveur d'une augmentation du prix du parking. **Franco Tufo** note aussi que le principe d'une mutualisation des places privées – par exemple dans des banques – se heurte à des questions liées à la gestion des accès.

Lutte contre les voitures ventouses

Que faire contre les voitures ventouses ? Fin 2020, le magistrat centriste Serge Dal Busco avait lancé une charge contre le parking des frontaliers. *“Il a demandé à la Fondation des parkings (FP) de supprimer les parkings pour les pendulaires. Ce n'est pas allé sans mal, mais la mesure a été appliquée”*, relate Vincent Kaufmann. L'opération a biffé des milliers de places “frontalières”. Autre mesure, l'ouverture au public de parkings de la Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève, qui en possède 3 547, dont 2 691 places en sous-sol. La Fondation des parkings propose alors aux habitants de Genève des places de stationnement couvertes pour 100 à 150 francs par mois, le macaron n'offrant pas la garantie d'une place,

rappelle Damien Zuber, directeur général. L'avantage ? Parquer sa voiture à l'abri. Dans un contexte qui lui commande de réduire les distances parcourues en transport individuel motorisé, la FP vise la création de 20 nouvelles vélostations d'ici 2028, pour arriver à un total de 45.

Le macaron le moins cher de Suisse

Mais le nerf de la guerre, c'est le portemonnaie. Or Genève offre des facilités à ses habitants avec un macaron pour se garer en surface toute l'année – 16 000 en ville de Genève – loué 200 francs. Ce sésame est le moins cher de Suisse, où la moyenne s'établit à 450 francs par an, avec, par exemple, une location portée à 960 francs à Nyon. Mise en place en 2015, cette mesure a entraîné une baisse sensible de leur nombre (290 loués pour 445 autorisations disponibles fin 2024). *“La mesure contribue à un usage plus raisonné de la voiture individuelle au profit d'alternatives durables”*, résume une porte-parole de la commune. Mais, à Genève, cette question est perçue par les élus comme éminemment inflammable. Le DSM avance comme chat sur braise, relevant dans son plan du parking *“vouloir évaluer la pertinence de faire évoluer la tarification du macaron habitant”*.

Le prix du parking sur le domaine public est aussi jugé bas. Le tarif horaire actuel est de 2,80 francs par heure en ville de Genève et de 1,50 franc en dehors. *“Pour le centre, (il) rend plus attractif le stationnement dans la rue que dans les parkings en ouvrage, ce qui va à l'encontre de l'orientation générale de report de la demande de stationnement vers les offres en ouvrage”*, lit-on. Vincent Kaufmann estime qu'une solution serait d'adapter le prix du macaron à la qualité de la desserte en transports publics. Il indique que Berne et Zurich modulent le nombre de places bleues en fonction de la baisse du taux de motorisation des habitants, pour éviter un appel d'air.



Parking hors limites à Carouge. La Fondation des parkings loue des places sous terre.

Lignes
Interurbaines
Transfrontalières

271

THONON-LES-BAINS /
EXCENEVEX
> GENÈVE

Ne manquez aucune info, suivez votre bus en direct.



Scannez ce QR code pour :

1. Vérifier le prochain passage de votre bus.
2. Vous abonner aux infos trafics de votre ligne.



Votre mobilité sans limite

THONON
agglomération



Alpbus en partenariat avec les tpg
00800 022 021 20 (numéro gratuit)

HABITUS

Voiture et parking privé : le combo parfait

Genève compte 100 000 parkings privés. L'alliance voiture+place réservée est difficile à modifier.



L'offre de parkings privés gratuits est forte dans les zones industrielles. Ici, la ZI de Plan-les-Ouates. Image : É. Roset

Pour réduire le nombre de voitures qui pénètrent au centre ou s'installent dans la périphérie de Genève, l'un des axes les plus évidents a trait au contrôle des quelque 100 000 places en entreprise. *“C'est une offre gigantesque qui est notamment répartie dans les zones industrielles du canton”*, commente Vincent Kaufmann. La question échappe en principe à l'action politique, puisque ces places sont privées. À un moment, Genève a brandi la menace d'une fiscalisation du parking – une place gratuite constituant un revenu –, mais n'est pas allée au bout de cette idée. Or, en 2021, 49 % des personnes utilisaient toujours leur voiture pour se rendre au travail lorsqu'elles disposaient d'une place gratuite et 27 % lorsqu'elle était payante, indique le plan cantonal d'actions du stationnement. Reste alors la responsabilité des entreprises,

qui sont invitées à développer des plans de mobilité. Cependant, elles hésitent à mettre la pression sur leurs employés, dans un contexte de croissance économique qui nécessite de recruter en permanence dans un bassin étendu. Par ailleurs, le réseau régional de transports publics est nettement sous-dimensionné en France voisine, où le taux de motorisation double facilement celui de Genève. Vincent Kaufmann évoque le cas de la zone industrielle de Plan-les-Ouates, avec ses 11 000 employés, où des bouchons se forment dès 17 heures.

Le canton limite les places pro

Autre source de parking pour les travailleurs pendulaires : des places sous-louées par des entreprises ou des particuliers. Ce système à la marge est accéléré par des applications qui permettent aux ayants droit de proposer leur stationnement,

note **Franco Tufo**, directeur du bureau **CITEC**. Cet effet ventouse est amplifié par une dynamique paradoxale. La loi exige un certain nombre de parkings pour tout immeuble de logement, pour limiter l'envahissement du domaine public. *“Pour le logement, la tendance est de limiter le taux de parking au centre et dans des immeubles bien desservis en transports publics. Pour les bureaux, c'est l'inverse, le Canton limite le nombre maximum de places pour chaque bâtiment dédié au travail”*, résume **Franco Tufo**. Nombre de promoteurs cherchent à réduire le nombre de places de parking, qui pèsent lourd dans les plans financiers. À Belle-Terre (Thônex), la moitié des places seraient inoccupées. Pourquoi ? Car le taux de motorisation baisse. En 2021, 29 % des ménages du canton ne possédaient pas de voiture. Ce pourcentage était de 43 % en ville de Genève.

BARRAGE

La région s'équipe en P+R

En 2023, les cours des comptes de Genève, de Vaud et d'Auvergne-Rhône-Alpes avaient critiqué la faible mise en oeuvre des mesures d'accompagnement du Léman Express. Mais les P+R sont de retour.



Le P+R Hotspot, à Ferney. Une opération commercialisée par la Fondation des parkings. Image : SPL Terrinnov

France et Suisse faisaient mauvaise figure, avec des manquements dans la mise en place d'infrastructures autour des gares du LEX. Pas assez de P+R ; pas assez de bus de rabattement vers les pôles ferroviaires, notamment. Mais les autorités des deux pays ont mis les bouchées doubles, en lien avec le succès énorme du Léman Express. Et les P+R ? À Genève, une date, celle de l'année 2014, reste encore dans les mémoires, qui avait vu la population genevoise refuser des contributions financières à la mobilité en France voisine. Mais le Département de la santé et des mobilités remet cette approche sur le métier, via des projets innovants. À commencer par le P+R Hotspot, situé à proximité immédiate de Ferney-Voltaire

et qui sera connecté au futur tram 13 dont les travaux viennent de commencer.

Une offre accrue pour les vélos

Ce projet pilote de 130 places a démarré en septembre. L'opération est menée côté suisse par la Fondation des parkings (FP), qui n'a pas investi d'argent dans cet ouvrage mais assure le développement et la commercialisation du produit P+R, précise Damien Zuber. La fondation participera en revanche au coût des abonnements TPG, afin de développer un produit attractif. De son côté, l'opérateur français du parking adapte le prix de location des places pour que cette offre trouve ses clients. Ce type de montage est appelé à se reproduire hors du canton, où la FP vise un objectif de 2 000 places

d'ici 2028. Elles viendront s'ajouter aux P+Rail des CFF, présents notamment à Coppet et Nyon. "Genève repart enfin avec une vision du Grand Genève", se réjouit le directeur de CITEC, Franco Tufo, qui rappelle que l'espace public n'a pas comme vocation de stocker des voitures et qu'un rééquilibrage s'impose. Signe des temps, Genève ne construit plus que des P+R, dont une partie ont été réalisés au centre, pointe Franco Tufo, ce qui allait à l'envers du bon sens. Des projets sont en cours en périphérie : près de l'aéroport (670 places), au Trèfle-Blanc de Lancy (1 000 places), à Bernex (Goutte Saint-Mathieu et Vailly) et Hermance. La France s'active également. Le Genevois français compte 29 P+R en fonctionnement dont 14 situés dans une interface

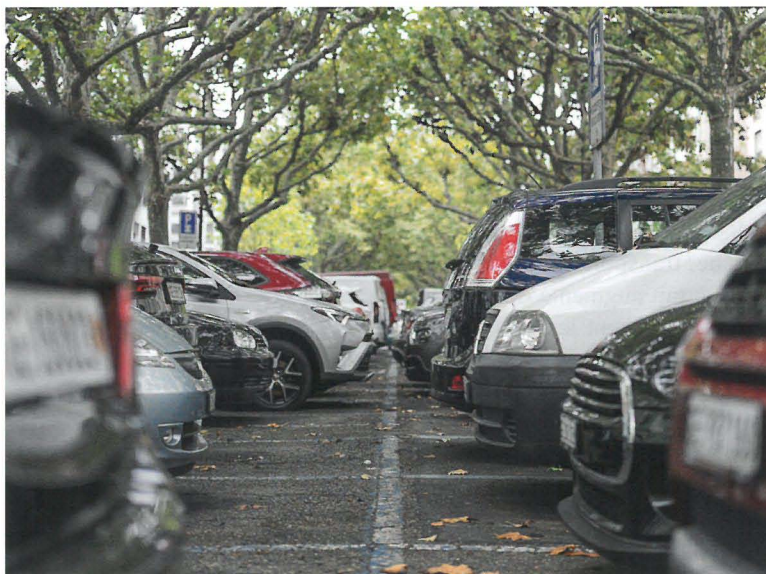
gare, comme à Bonneville, Thonon-les-Bains, Valsérhône ou Saint-Julien-en-Genevois, indique Yvan Moglia, chargé de mission mobilité au sein du Pôle métropolitain du Genevois français. Soit au total 4 830 places de stationnement disponibles. Selon les projections, 8 600 places le seront également à partir de 2030-2032. Soit 23 nouveaux P+R. Un exemple : le P+R Porte de France, à Saint-Genis-Pouilly, où 700 places sont programmées. Ce pôle offrira une correspondance vers les tramways 14 et 18. La mise en service est prévue à l'été 2029. Un autre sera aménagé au futur terminus du tramway 13, au carrefour dit du Bisou (Ferney-Voltaire).

4 000 abonnés à Genève

Mais au fait, les P+R sont-ils utiles ? Le financement de ces ouvrages ne devrait-il pas aller vers plus de transports publics ? Certains spécialistes le pensent. D'une part, le nombre de places offertes dans la région ne représente qu'une fraction des voitures entrant à Genève. De l'autre, la construction de P+R à bonne distance du centre peut entraîner un effet rebond. *"Cette offre peut aboutir à attirer des gens de plus loin encore, qui viendront se garer dans un P+R pour ensuite rejoindre un train"*, imagine Franco Tufo. Qui plaide pour un jeu à somme nulle, où toute nouvelle place de P+R en périphérie aboutirait à une suppression de parkings au centre. Pour répondre, le directeur général de la Fondation des parkings, Damien Zuber, sort sa calculette. *"La fondation compte 4 000 abonnés P+R. Si on multiplie ce chiffre par 5 mètres, la longueur moyenne d'une voiture, on arrive à 20 kilomètres de bouchons en moins"*, conclut-il. Soit autant de voitures retenues en amont de la ville. Le professeur Vincent Kaufmann rappelle que *"la saturation d'une ville se joue à quelques pourcentages de volume de trafic. Il suffit de quelques milliers de voitures en moins pour améliorer la fluidité du trafic"*. Avant l'ouverture du CEVA, le conseiller d'État Serge Dal Busco avait déclaré que son entrée en service allait baisser le trafic de 12 %. Un chiffre énorme, au regard de la baisse de trafic estivale, qui serait d'environ 7 %. Mais, entre-temps, la croissance de Genève est venue démentir ces pronostics.

ESPACE

Une voiture pour deux habitants



© E. Roset

I l n'existe pas de chiffre documenté du nombre total de parkings à Genève. Avec une voiture pour deux habitants, le canton compte environ 250 000 automobiles, plus celles des pendulaires, qui représenteraient entre 50 000 et 80 000 voitures par jour, selon le directeur du **bureau de mobilité CITEC, Franco Tufo**. Une photo prise un jour de semaine montrerait donc 300 000 véhicules sur et sous terre. Ce spécialiste envisage la question sous l'angle de la surface utile. *"Une voiture nécessite entre deux et trois places de parking [elle se gare en différents lieux et nécessite des aménagements, ndlr], soit au minimum 50 m² par véhicule. Ce chiffre excède les quelque 40 m² de logement disponibles pour chaque habitant à Genève"*, commente-t-il. Acteur principal du parking dans le canton, la Fondation des parkings (FP) gère quelque 240 parkings et vélostations. Il s'agit de P+R et de parkings publics et privés, pour un total d'environ 37 000 places pour voitures, motos et vélos. Les tarifs des P+R varient en fonction de leur éloignement du centre. Ainsi, par exemple, le P+R de l'Étoile, à Carouge, abonnement TPG inclus, coûte 1 600 francs par an, contre 720 francs à Vernier.

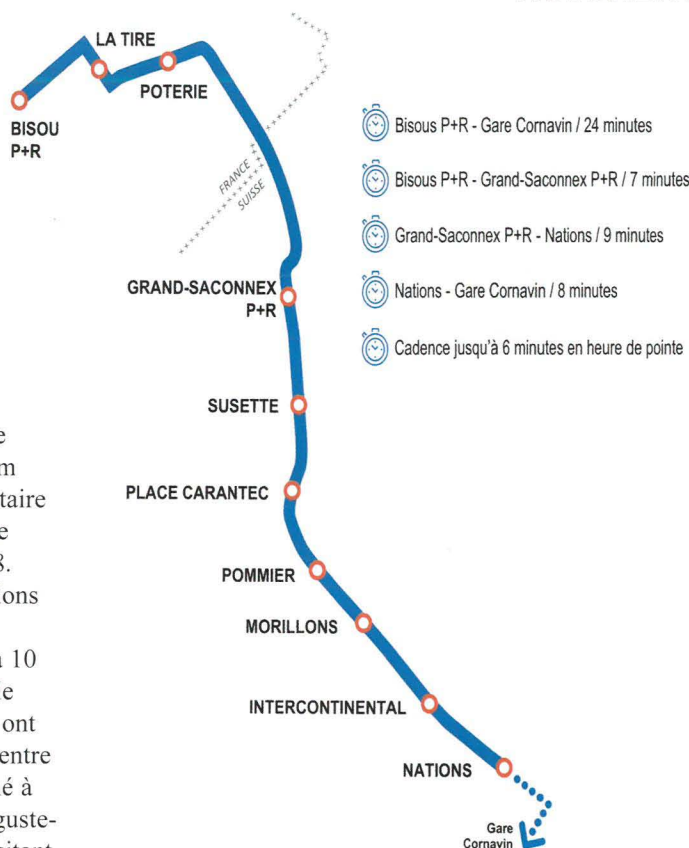
Une offre accrue pour les vélos

Les parkings de la FP guident automatiquement les automobilistes vers la place de leur choix (voiture, voiture électrique, 2RM thermique ou électrique, Mobility, place pour personne à mobilité réduite, vélo, vélo-cargo). *"Cette fondation a compris que son infrastructure est un levier pour des usages multimodaux"*, commente l'urbaniste Marc Antoine Messer. Les formules proposées visent à diminuer le nombre de voitures et de deux-roues motorisés garés dans les rues de Genève. La FP propose actuellement 60 parkings 2RM en ouvrage pour 2 700 places (avec des abonnements démarrant à 20 francs par mois). Elle met aussi à disposition pour les vélos des parkings protégés et équipés, avec, par exemple, un abonnement pour vélo-cargo à 120 francs par année.

FLUX

Le tram des Nations en partance pour la France

Après la ligne 17 vers Annemasse, un deuxième tramway transfrontalier va voir le jour. Le tram des Nations sera prolongé jusqu'à Ferney-Voltaire via Le Grand Saconnex. La mise en service de cette nouvelle ligne 13 est prévue pour décembre 2028. Le temps de trajet ? 16 minutes entre la place des Nations et le terminus à Ferney-Voltaire, avec une cadence de 6 minutes en heures de pointe. Cette ligne comprendra 10 stations, dont 7 situées en Suisse. Un itinéraire cyclable continu est prévu sur cet axe. Côté Suisse, les travaux ont commencé. Le tronçon de la route de Ferney compris entre l'avenue de l'Ariana et la route des Morillons est fermé à la circulation, tout comme le débouché du chemin Auguste-Vilbert sur la route de Ferney. Les automobilistes transitant habituellement par cet axe sont invités à utiliser le nouveau tunnel des Nations. Un viaduc franchira l'autoroute, accueillant tram, bus et vélos. La ligne empruntera le tunnel de la douane. L'extension coûte 225 millions de francs. Le principal financeur est le Canton ; la Confédération et les Villes de Genève et du Grand-Saconnex apportent une contribution. Côté France, les travaux de terrassement commenceront fin octobre avant des déviements de réseaux en 2026. La douane, qui date de 1956, devrait être démolie et reconstruite. Les discussions sont très



avancées avec l'État français. “*Le marché d'architecture a été attribué*”, nous indique Pays de Gex Agglo. La partie française est estimée à 41 millions d'euros, dont près de 15 millions apportés par la Confédération helvétique et plus de 12 millions par Pays de Gex Agglo. L'Union européenne intervient également. Il est à noter que deux nouveaux P+R seront créés, au niveau du P47 de l'aéroport et au carrefour du Bisou, au terminus. Ils complètent celui qui est à l'entrée de Ferney, Hotspot, déjà en service.



À louer

12'000 m² de locaux logistiques, d'ateliers et bureaux au cœur de la ZIMEYSA

- Surface de stockage divisible dès 700 m² avec lumière naturelle
- Équipée de sprinklers et de racks pour palettes
- Ateliers artisanaux dès 500 m²
- Bureaux aménagés dès 300 m² avec terrasse
- Monte-charge de 6 tonnes
- Quais de déchargement privés
- Places de parc disponibles

Anne-Pascale Marchand

+41 22 707 46 06

apm@spgpartner.ch

