



Genève, le 14 octobre 2026

Le Conseil d'Etat

4222-2026

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication -
DETEC
Monsieur Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : consultation relative aux instructions sur l'autorisation des parkings permettant le parcage automatisé

Monsieur le Conseiller fédéral,

La consultation relative aux instructions sur l'autorisation des parkings permettant le parcage automatisé nous est bien parvenue et a retenu toute notre attention. Nous vous remercions de l'opportunité qui nous est offerte de nous prononcer à ce sujet et avons l'avantage de vous faire part de la position de la République et canton de Genève, par l'intermédiaire de notre Conseil, qui salue la volonté de la Confédération d'anticiper le cadre applicable à cette technologie émergente.

Edictées en application de l'ordonnance sur la conduite automatisée du 13 décembre 2024 (OCAut – RS 741.59), ces instructions précisent les modalités selon lesquelles les autorités cantonales et communales seront amenées à autoriser et à surveiller les parkings permettant le « parcage automatisé », soit les parkings dans lesquels un véhicule équipé d'un système d'automatisation peut effectuer seul la manœuvre de stationnement, sans personne au volant.

L'examen que nous avons conduit nous amène toutefois à un constat de fond : en l'état, ces instructions nous paraissent difficilement applicables.

En premier lieu, la charge documentaire exigée pour chaque type de véhicule admis apparaît difficilement gérable pour les exploitants de parkings concernés, au regard de leur nombre et de leur évolution constante. Ces exploitants, au vu de leur diversité, risquent de ne disposer ni de la capacité de suivre l'évolution des modèles sur le marché, ni de celle de renouveler une demande d'autorisation auprès de l'autorité cantonale compétente à chaque nouveau type de véhicule. Le volume de travail qui en résulterait serait manifestement disproportionné au regard du nombre réduit de véhicules concernés.

En second lieu, la mise en œuvre pratique s'annonce complexe : les obligations de détection et de réaction aux incidents, notamment, supposent des moyens humains ou des équipements coûteux, qui pourraient compromettre l'installation d'un système automatisé par l'exploitant, faute de ressources ou de compétences.

Ce constat tient pour une large part au fait que la technologie visée demeure, à ce stade, peu connue et que sa viabilité économique n'est pas démontrée. Les instructions n'établissent aucun lien entre les exigences qu'elles posent et les gains d'efficacité attendus de cette technologie, ce qui ne permet pas d'en apprécier l'ensemble des bénéfices potentiels. Des déploiements européens existent, notamment celui de Bosch, Mercedes-Benz et APCOA à Stuttgart, homologué par l'autorité allemande *Kraftfahrt-Bundesamt* (KBA), qui permettrait un gain de surface dans les parkings en ouvrage estimé à 20 %. Ces déploiements restent toutefois limités à quelques modèles haut de gamme de niveau 4 selon la classification de la SAE (*Society of Automotive Engineers*), produits par un seul constructeur, ce qui confirme le caractère encore peu mature d'un déploiement généralisé.

Ainsi, un déploiement effectif du parcage automatisé reposant sur des véhicules grand public en nombre suffisant (niveau 3 SAE) pour justifier l'équipement des infrastructures ne peut raisonnablement être attendu avant plusieurs années. L'entrée en vigueur prochaine des instructions anticipe dès lors très largement la disponibilité et l'usage réels de cette technologie, sans permettre aux parties prenantes de disposer, à l'échelle de la Suisse, des retours d'expérience utiles.

Pour que ces instructions puissent être pleinement applicables, plusieurs prérequis devraient, à notre sens, être réunis. Il conviendrait tout d'abord de clarifier la répartition des responsabilités entre les constructeurs automobiles et les exploitants de parkings, afin notamment d'éviter tout chevauchement en matière d'équipements technologiques entre, d'une part, les systèmes embarqués, en fonction du niveau d'automatisation du véhicule et, d'autre part, les dispositifs relevant de l'infrastructure du parking.

En effet, dans le cadre de la réception par type, il incombe au constructeur de faire homologuer le système d'automatisation embarqué, tandis que l'exploitant du parking doit démontrer que son infrastructure satisfait aux exigences techniques définies dans la fiche d'homologation du véhicule. Une délimitation claire de leurs responsabilités respectives apparaît dès lors indispensable afin d'assurer la cohérence et l'effectivité du dispositif.

Enfin, il paraîtrait opportun d'intégrer une mention spécifique relative aux risques d'incendie (feux de batteries des véhicules automatisés, effets de propagation, mesures sanitaires, etc.), qui n'ont pas été recensés dans les instructions de base.

Sous réserve des demandes de clarification et des remarques qui précèdent, le Conseil d'Etat est favorable au principe de ces instructions. Il demande toutefois que ces dernières soient alignées sur la disponibilité effective de la technologie et que les prérequis susmentionnés soient dûment précisés.

L'administration genevoise se tient à disposition pour contribuer aux analyses à venir, en s'appuyant sur l'expertise de la Fondation des parkings, principal acteur public du stationnement dans notre canton.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le vice-chancelier :



Patrick Ferraris

La présidente :



Anne Hiltbold

Copie à : igueterverkehr@bav.admin.ch