

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 91 (2019)

Heft: 1

Artikel: Parkings : des quotas qui obligent

Autor: Borcard, Vincent

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-864742>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

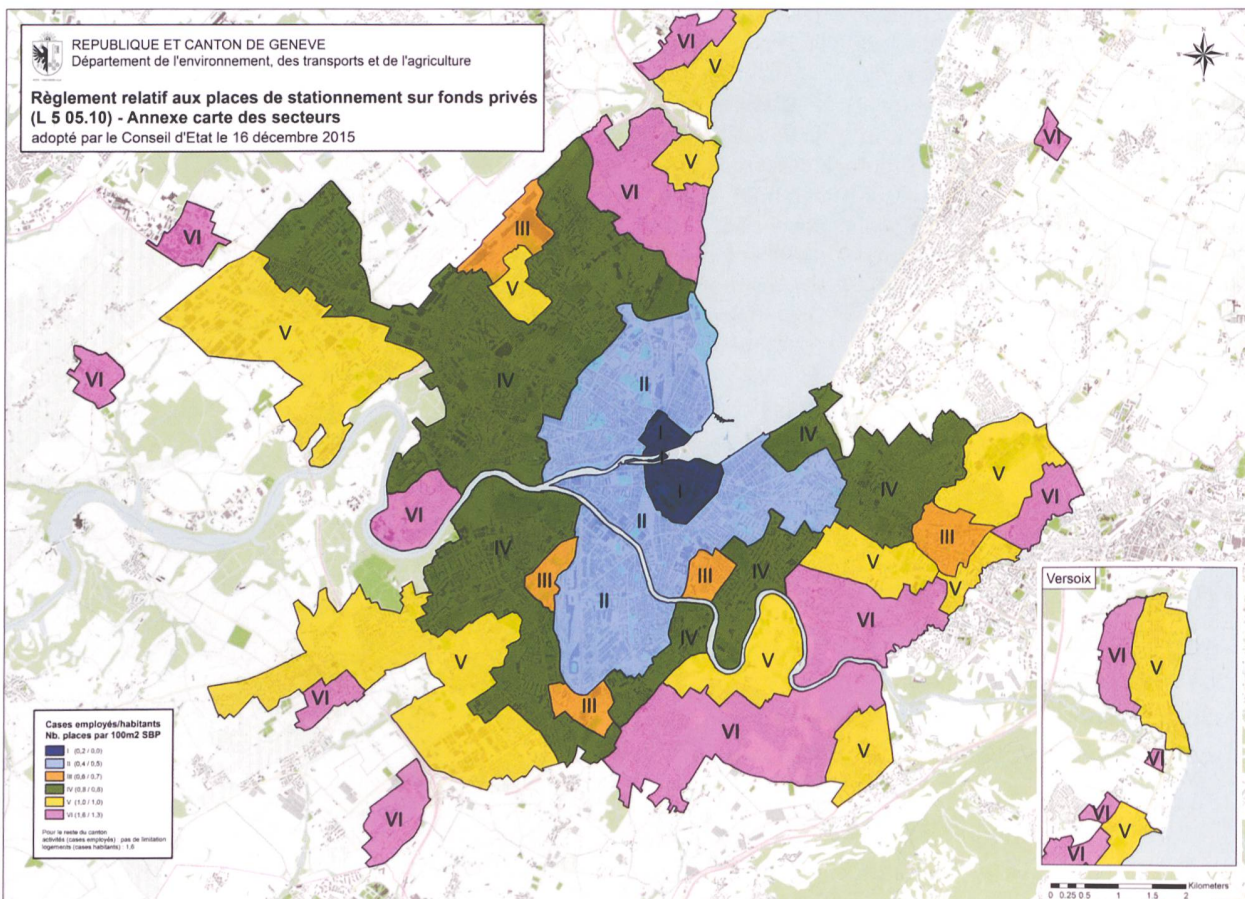
Parkings: des quotas qui obligent

A Genève, le règlement qui fixe le nombre de places de stationnement des constructions contraint les maîtres d'ouvrages. Etudes de cas à Onex, Chêne-Bougeries, Genève et Meyrin.

La Fondation Parloca Genève a un projet de surélévation d'un immeuble de 114 logements, à Onex. Le projet mené en parallèle à un assainissement du bâti, doit permettre de créer 27 appartements supplémentaires. L'initiative va dans le sens de la politique du canton. «Nous avons déposé une demande d'autorisation de construire préalable il y a deux ans et demi. Celle-ci est bloquée depuis tout ce temps pour une question de nombre de places de parking insuffisant. Le projet pourrait finalement se débloquent, un peu par chance», aiguillonne Christian Borner, directeur de la fondation. Un problème de gabarit? De sécurité antifeu? D'accès? Que nenni, c'est le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privé (RPSFP) qui a posé problème. Ce texte réglemente le nombre de places de parkings à aménager en cas de construction, de rénovation ou de changement d'affectation d'un bâtiment.

Dans le cas de Parloca à Onex, l'Office cantonal des transports (OCT) – alors DGT – demandait la création de quelque 70 places supplémentaires, en surface ou en

sous-sol, en complément des 41 déjà existantes en surface. Comme le règlement le permet, Parloca est parti à la recherche de places disponibles dans un rayon de 300 mètres. «Nous n'avons rien trouvé, le secteur est clairement sous-équipé, complète Christian Borner. Et la création du parking souterrain proposé, que nous avons étudié, avait un coût incompatible avec notre projet. Les négociations avec l'OCT étaient au point mort. Nous aurions pu «gagner» quelques places, mais pas 70.» Adieu création de logements, adieu immeuble moins énergivore? Non, comme mentionné ci-dessus, la chance s'en est mêlé! «Une solution pourrait voir le jour dans le cadre d'un important projet immobilier en phase d'étude dans le quartier. Des négociations sont en cours actuellement qui pourraient aboutir, moyennant une levée de servitude de vue grevant un de nos immeubles, à la création des places de parking manquantes dans le cadre de ce futur projet. Mais sans cela, nous aurions probablement dû abandonner notre projet de surélévation.»





A Genève, Luciole et Equilibre ont obtenu la réversibilité de la moitié des places exigées. © Annik Wetter/DR

Pertes locatives

Ce règlement a aussi fait grincer des dents à la Codha. Dans sa réalisation Rigaud 55, à Chêne-Bougeries (lire aussi p. 26), elle s'est fait imposer un nombre de places souterraines notablement supplémentaire à celui souhaité, soit 49 places pour 49 logements. A la construction, une place revient à environ 40 000 francs estime Guillaume Käser, membre du comité. Des sommes qu'une coopérative favorable à la mobilité douce souhaiterait pouvoir investir autrement. «De plus, les places non louées impactent sur les revenus locatifs. Si il y en a deux ou trois, ce n'est pas trop grave.» 18 mois après la mise en location, le problème économique est évident: 26 places louées aux habitants, 12 places à des personnes extérieures à la coopérative et... 11 places vacantes soit une perte de Fr. 23760.-/an.

Les statuts de la coopérative Equilibre mentionnent le renoncement de la voiture individuelle au profit de l'autopartage. Cet élément figure également dans le bail des coopérateurs. Dans son implantation à Cressy (13 logements), l'autopartage, combiné avec une disponibilité suffisante de places de parking privées libres à la location dans un rayon de 300 mètres, a été considéré comme recevable par les gardiens du RPSFP. «Cela nous a permis de ne réaliser aucun parking à Cressy. Cela a été plus compliqué lorsque nous avons construit en ville de Genève, à Soubeyran – en collaboration avec la coopérative Luciole. Le nombre d'appartements était aussi bien plus important, témoigne Christophe Brunet coresponsable du maître d'ouvrage (RMO). Mais nous avons obtenu une réduction de moitié du nombre de places d'abord demandées. Car quand nous avons vu que le prix de construction du parking de 34 places ne baissait pas de

moitié pour une taille deux fois plus petite, nous avons proposé à l'OCT de convertir la moitié du parking en dépôts et ateliers loués, avec possibilité de réversibilité si des voitures privées des habitants devaient effectivement, en pratique, empiéter sur le domaine public. Et cette proposition a été acceptée.»

Du côté de l'OCT, le règlement est appliqué en fonction de variables telles que la localisation du bâti, sa surface brute de plancher, sa nature (activité, logement), le type de logement (seniors, étudiants) et la qualité des dessertes en transport public (présentes ou attendues). Les ratio fixent également le nombre de places visiteurs, etc.

La face cachée du macaron

L'un des objectifs de cette réglementation est de détendre la pression sur les places de stationnement en surface. Un durcissement dans les conditions d'obtention des macarons pour zones bleues va également dans cette direction. Depuis septembre 2017, le titulaire d'un bail avec place de stationnement (ou le propriétaire d'une place) n'a plus droit au macaron. Pour comprendre cette mesure, il faut savoir que le macaron pour habitant du quartier revient à 200 francs par an, soit globalement le prix mensuel d'une place privée. Conséquence: un nombre significatif de genevois prenaient un macaron et sous-louaient la place qui leur était attribuée dans leur immeuble. Au moment de l'entrée en vigueur de la mesure, l'Etat considérait que cette pratique pouvait concerner entre 10% et 30% des obtentions, selon les quartiers! Depuis, septembre 2017, ceci n'est normalement plus possible. En revanche rien n'empêche un locataire – ou un coopérateur – de préférer un macaron à une place disponible qui lui est proposée dans le parking de son immeuble. «Il est très

difficile de refuser un macaron à un habitant, sous prétexte que des places à la location sont disponibles dans le parking de son immeuble. Une telle adaptation législative a pour l'instant été refusée par le Parlement. Ce sont des mesures qui demeurent peu populaires. Les villes qui essaient d'augmenter le prix du macaron en font aussi l'expérience», ponctue Guillaume Käser.

La voie de l'autopartage

A Genève, les coopératives comme Equilibre et la Codha, qui souhaitent privilégier l'autopartage, sont minoritaires. Leur modèle n'a pas pour objet d'être appliqué à l'ensemble du territoire. Mais il n'en représente pas moins une tendance vérifiable à l'échelle de la Suisse. A Zurich, la coopérative Kalkbreite a pu réaliser un immeuble avec 0,07 place par logement! Les baux mentionnent l'interdiction de la voiture individuelle, tout comme l'interdiction, pour le personnel des commerces présents sur le site, de se rendre au travail en voiture privée. En comparaison, l'immeuble Soubeyran qui avance un taux de 0,47 place par logement, est pratiquement une autoroute! Une quinzaine d'opérations de ce type sont listées par le site habitat-mobilitedurable.ch. Dans plusieurs cas, l'autorisation de ne proposer que peu ou pas de place de stationnement n'est accordée qu'à la condition que les habitants respectent leur engagement.

Les deux coopératives genevoises précitées veulent faire reconnaître l'autopartage dans les négociations (lire

aussi page 30) «Je suis aujourd'hui raisonnablement positif. Je pense que les autorités prennent conscience du phénomène. Je constate un assouplissement des positions sur ces questions, une ouverture qui doit encore passer l'épreuve des faits», témoigne Guillaume Käser. Même discours de la part de Christophe Brunet: «Nous avons un projet dans la campagne genevoise, à Presinge. Ici aussi nous cherchons des solutions pour favoriser l'autopartage et diminuer le taux de motorisation. Nous n'allons peut-être pas pouvoir adopter un taux de 0,3, mais une étude de mobilité est en cours auprès des habitants actuels et futurs, et nous allons négocier pour que puisse être améliorée la desserte de transports publics – une gare du Léman Express sera située à 10 minutes de bus de Presinge.»

Précisons que le canton ne pousse pas toujours pour obtenir davantage de places de stationnement. Le RPSFP applique aussi des maxima à ne pas dépasser. Parloca Genève l'a expérimenté, dans le cadre d'un autre exercice d'assainissement-surélévation, mais à Meyrin cette fois-ci (lire *Habitation 2-2018*). «Nous avons 152 places (intérieures et extérieures), je le reconnais c'était beaucoup. Le préavis de la Direction générale de la mobilité a fixé le nombre de places à 123. Alors que nous construisions 38 logements en plus, nous avons donc dû éliminer une trentaine de places de parc!»

Vincent Borcard

POUR QUE LES JEUNES,
LES FAMILLES ET LES AÎNÉS
PUISSENT VIVRE DANS
DES CONDITIONS ADAPTÉES
À LEURS REVENUS.

LOGEMENT IDÉAL
société coopérative

Société coopérative spécialisée
dans l'immobilier à loyer abordable

Rue Centrale 5, 1003 Lausanne
www.logement-ideal.ch