



GUIDE PRATIQUE DE LA COMPENSATION DU STATIONNEMENT

JUIN 2026



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Chemin des Olliquettes 4 • Case postale 271 - 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 78 00 • oct-accueil@etat.ge.ch • www.ge.ch

Directeur général : **David Favre**

Direction des projets régionaux de mobilité (DPRM)

Unité des actions transversales (UAT)

Directeur : **Thierry Messenger**

Cheffes de projet : **Julie Théodas et Alexandra Dufour**

Pour toute question en lien avec cette thématique :
+41 (22) 546 78 83 • julie.theodas@etat.ge.ch

© Etat de Genève, juin 2026

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	4
2. FONDEMENTS DE LA COMPENSATION	5
2.1. Cadre légal	5
2.2. Cas d'application	7
2.3. Périmètre de la compensation	7
2.4. Comité de suivi de la compensation	9
3. FONCTIONNEMENT	10
3.1. Processus	10
3.2. Types de compensation possible (équivalence)	13
4. CHIFFRES CLÉS	16
5. OUTIL DE SUIVI	18
6. FAQ	19
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES	20

1. INTRODUCTION

Objectif du guide et public cible

Ce guide technique a été élaboré en vue de faciliter la compréhension du mécanisme de la compensation du stationnement par tous les acteurs concernés par cette thématique. Il s'adresse à l'ensemble des acteurs de la compensation du stationnement, à savoir aux services de l'Etat, au comité de suivi de la compensation, aux architectes, urbanistes, promoteurs immobiliers, gestionnaires de parkings et aux particuliers éventuellement concernés, ainsi qu'aux deux communes situées dans le périmètre de la compensation, soit les Villes de Genève et de Carouge – pour lesquelles la compensation est impérative. Il est également utile pour l'ensemble des communes du canton de Genève, car une bonne gestion du stationnement implique de rechercher des solutions de compensation même si ce n'est pas une obligation.

Il est rappelé que ce guide est en lien avec le Plan d'actions du stationnement 2024-2028 (PAST), notamment l'action n°5 « Accompagner les communes dans le processus de la compensation du stationnement ».

Origine de la compensation

L'un des objectifs du premier plan directeur du stationnement (adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012) était la récupération de l'espace public et sa redistribution à d'autres usages que le stationnement. Afin d'améliorer la qualité des rues et des espaces publics des centres urbains, il avait été décidé de pouvoir supprimer des places de stationnement sur le domaine public, en coordination avec la réalisation simultanée d'aménagements d'espaces publics par les communes. Pour ce faire, le principe de compensation a été mis en place dès 2012 et introduit aux niveaux légal et réglementaire, respectivement dans la Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR rsGE H 1 05) et dans le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 30 janvier 1989 (RaLCR - rsGE H 1 05.01).

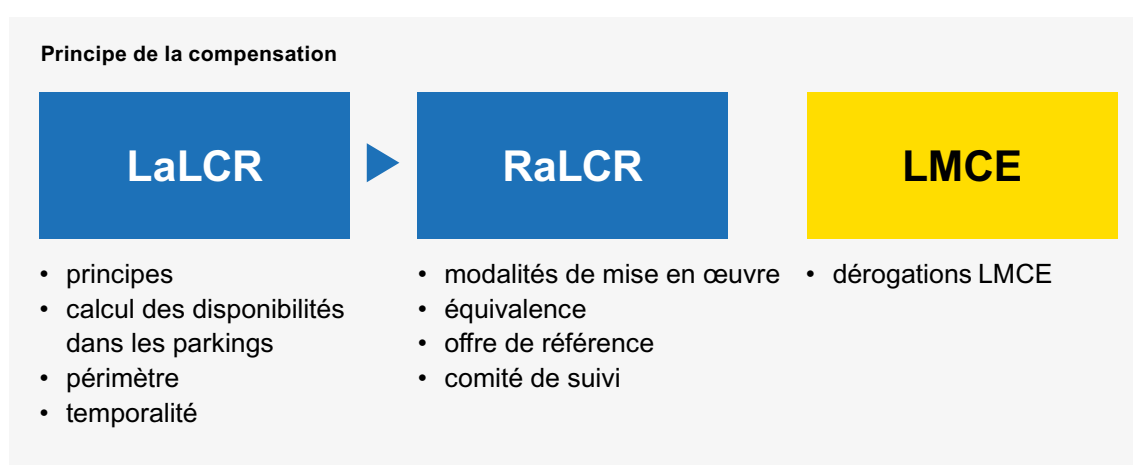
Avant la mise en place du principe de la compensation, un relevé de l'ensemble des places de stationnement existantes sur voirie (places bleues et blanches) a été réalisé en 2011 dans le périmètre de la compensation impérative dans la partie dense du centre du canton. Cela a conduit à désigner ce relevé comme l'offre de référence de la compensation comprenant 22 289 places, tel que mentionné à l'article 7L RaLCR.

2. FONDEMENTS DE LA COMPENSATION

2.1. CADRE LÉGAL

Le principe de la compensation a été ancré dans la LaLCR le 22 mars 2012, puis précisé dans le RaLCR le 19 juin 2013.

La Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée du 5 juin 2016 (LMCE - rsGE H 1 21) définit quant à elle les principes de dérogation à la compensation en zones I et II LMCE.



Plusieurs modifications sont intervenues par la suite afin d'améliorer et de compléter le principe.

Date d'entrée en vigueur	Loi / règlement	Précisions
23.05.2012	LaLCR	Ajout dans la loi du principe de gestion de la compensation à l'article 7B.
26.06.2013	RaLCR	Ajout dans le règlement des modalités de mise en œuvre du principe de gestion de la compensation dans le nouveau chapitre IIB.
02.07.2016	LMCE	Votation : Contreprojet à l'initiative 154 pour une mobilité cohérente et équilibrée du 4 décembre 2015 accepté à près de 68 %.
08.03.2017	RaLCR	Suppression à l'article 7J des modalités de compensation des places dans les parkings en ouvrage publics et privés à usage public pour les déplacer à l'article 7I, let. d et pour dédier cet article uniquement à la compensation des places dans des parkings privés à usage privé.

2. FONDEMENTS DE LA COMPENSATION

17.10.2020	LaLCR	<p>Votation: Loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 12 septembre 2019 acceptée à près de 58 %.</p> <p>Modifications de l'art. 7B, al. 2 et al. 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places à compenser par année ne devant pas excéder l'offre de référence passe de 0.5 % à 1.5 %. • Le nombre de places disponibles pour la compensation se base sur la disponibilité moyenne d'un parking pour autant que celui-ci ne soit pas complet plus de 50 jours par an, alors qu'au préalable il était requis 20 jours. • La compensation s'effectue dans un périmètre d'influence de moins de 500 mètres, alors qu'au préalable il était requis un maximum de 750 mètres.
	LMCE	<p>Modification de l'art. 7, al. 3, let. e, art. 7, al. 4, let. e, art. 7, al. 5 en ce sens que les conditions de sécurité et de fluidité pour déroger au principe de compensation sont désormais alternatives et non plus cumulatives.</p>
23.12.2020	RaLCR	<p>Modifications apportées à l'art. 7I, al. 1, let. d et al. 5 (pour s'adapter à l'article 7B al. 2 LaLCR), à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le nombre de places qu'il est possible de compenser par année est égal à 334, pour 111 au préalable ; • la compensation de places supprimées dans le cadre de projets urbains à l'essai dans des parkings en ouvrage à usage public n'entre pas dans le 1.5 % autorisé chaque année, pour 0.5 % au préalable.
		<p>Modification de l'art. 7I al. 7 en ce sens où la dérogation au principe de compensation lors d'aménagements améliorant la fluidité ou la sécurité des différents modes de transports afin de s'adapter à la LMCE est reprise (abandon du cumul des conditions de sécurité et de fluidité).</p>
		<p>Modification de l'art. 7N consistant à prévoir que les modalités de compensation (nombre, lieu, type de places, etc.) doivent être définies dans le préavis rendu par le département sur la demande d'autorisation de construire ou lors de la validation du plan de marquage transmis par le requérant au département pour les projets non soumis à autorisation de construire.</p> <p>Lorsqu'il s'agit d'un projet urbain impliquant des suppressions de places sur le réseau de quartier communal non structurant, le département traite des modalités de compensation déjà dans le cadre de son préavis au sens de l'article 5, alinéa 3, lettre b, LaLCR.</p>

2.2. CAS D'APPLICATION

Le principe de compensation s'applique dans deux cas de figure présentés à l'article 7B, al. 1 LaLCR:

- a) Lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public dans le périmètre de la compensation, un nombre équivalent de places de stationnement doit être supprimé dans les 500 mètres (« récupération d'espace public »).
- b) Lors de la réalisation d'un projet urbain, chaque place de stationnement (bleue ou blanche accessible au public sur la voirie) supprimée sur la voirie dans le périmètre de la compensation (cf carte 1) doit être compensée dans un périmètre de 500 mètres.

Le principe de la compensation ne doit pas être confondu avec le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP RsGE L 5 05.10). Le RPSFP vise à préciser les modalités régissant l'aménagement des places de stationnement sur fonds privés à l'occasion de la construction ou de la modification d'une construction, ou encore du changement d'affectation de bâtiments ou d'installations. Il prévoit notamment que pour déterminer le nombre de places de stationnement au stade de la requête d'autorisation de construire, il doit être tenu compte des places de stationnement à usage privé vacantes dans des parkings situés dans un rayon de 500 mètres, à condition que celles-ci soient mises à disposition moyennant la conclusion d'une convention entre la personne propriétaire du parking et la personne requérante.

2.3. PÉRIMÈTRE DE LA COMPENSATION

Zones denses (art. 7K, RaLCR)

Le principe de la compensation est obligatoire dans la zone dense du canton (périmètre de compensation impérative composée d'une partie des communes de Genève et Carouge, voir carte 1 page suivante). Cependant, une bonne gestion du stationnement implique la nécessité que les communes situées en dehors du périmètre de compensation impérative recherchent des solutions de compensation même si ce n'est pas une obligation.

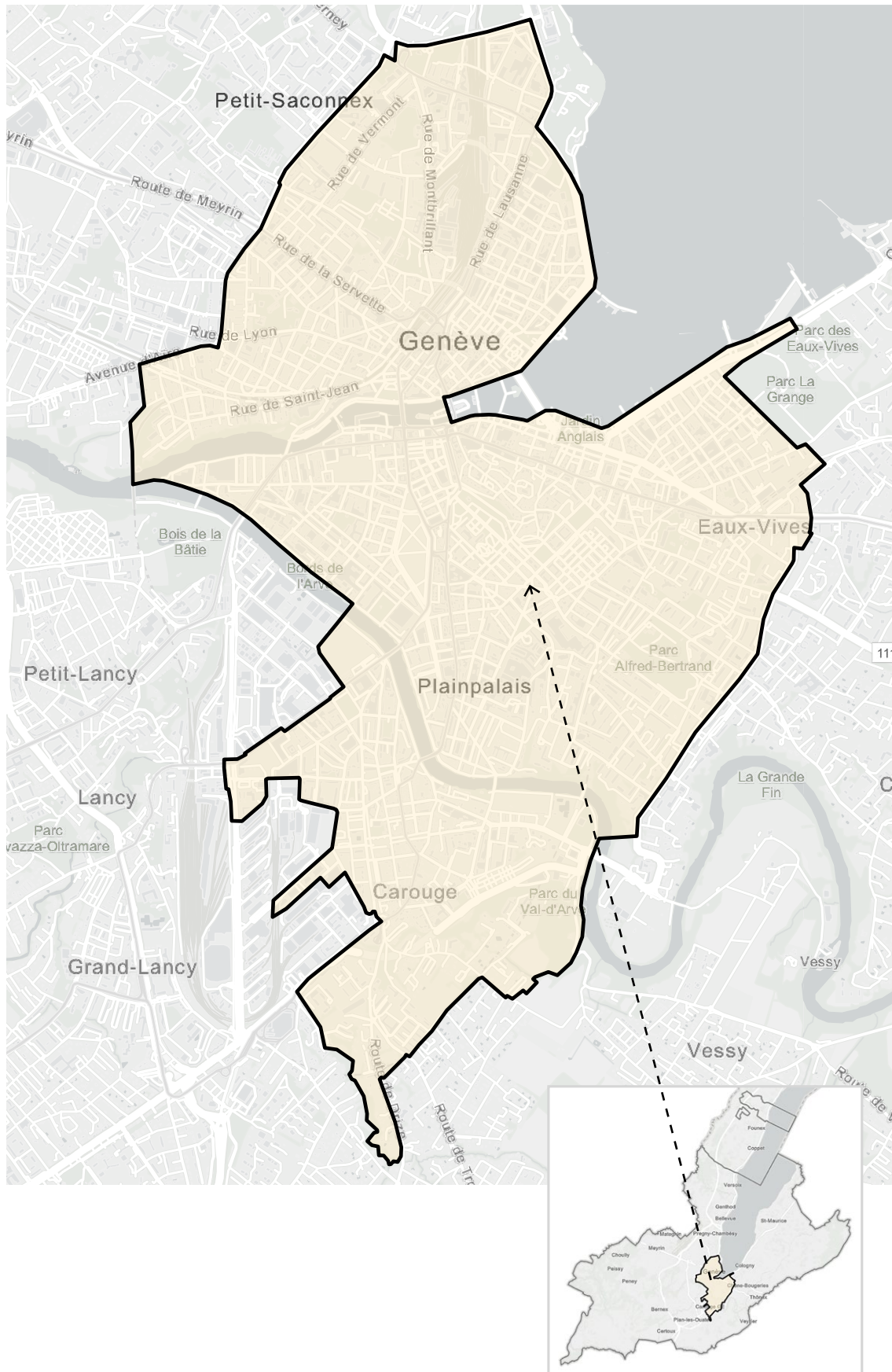
Temporalité (art. 7N, RaLCR)

Concernant les projets urbains, la compensation est appliquée en principe de manière simultanée. Les modalités de compensation (nombres, lieu, type de places, etc.) doivent être validées lors de l'autorisation de construire. Pour les projets non concernés par une autorisation de construire, la décision relative à l'application du principe de compensation et ses modalités est prise au moment de la validation du plan de marquage.

Dans le cas particulier de la création de places en ouvrage (par exemple lors de la construction d'un parking), la compensation s'applique au plus tôt au moment du démarrage des travaux de terrassement du parking.

2. FONDEMENTS DE LA COMPENSATION

Carte 1 : périmètre de la compensation impérative



2.4. COMITÉ DE SUIVI DE LA COMPENSATION

Un comité de suivi (art.70 RaLCR) sous l'égide du Département, soit pour lui l'Office cantonal des transports, se réunit deux fois par an pour examiner la mise en œuvre du principe de compensation. Son rôle est consultatif et sa mission consiste à examiner les principes de compensation proposés pour les projets urbains qui lui sont présentés.

Fonctionnement du comité de suivi

MEMBRES PRÉVUS DANS LE RaLCR

- **Etat** (Office cantonal des transports)
- **Villes de Genève et de Carouge**
- **Membres du CODEP** (Conseil des déplacements – nommés par l'Etat)
- **Fondation des Parkings**
- **AParGE** (association des parkings du canton de Genève) – entité ayant remplacée Socopark
- **GIM** (Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève)
- **CPEG** (Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève)

AUTRES MEMBRES INTÉGRÉS

- **Parkgest**
- **Parking du Sujet**

1^{ère} séance (début de chaque année)

- Bilan définitif de l'année écoulée
- Présentation des disponibilités des parkings pour l'année à venir
- Perspectives de projets pour l'année
- Sujets en lien avec le stationnement

2^e séance (milieu de chaque année)

- Rappel des disponibilités
- Bilan intermédiaire de l'année
- Perspectives pour la fin d'année à venir
- Sujets en lien avec le stationnement

3. FONCTIONNEMENT

3.1. PROCESSUS

Organisation générale

Processus de compensation dans le cadre d'un projet

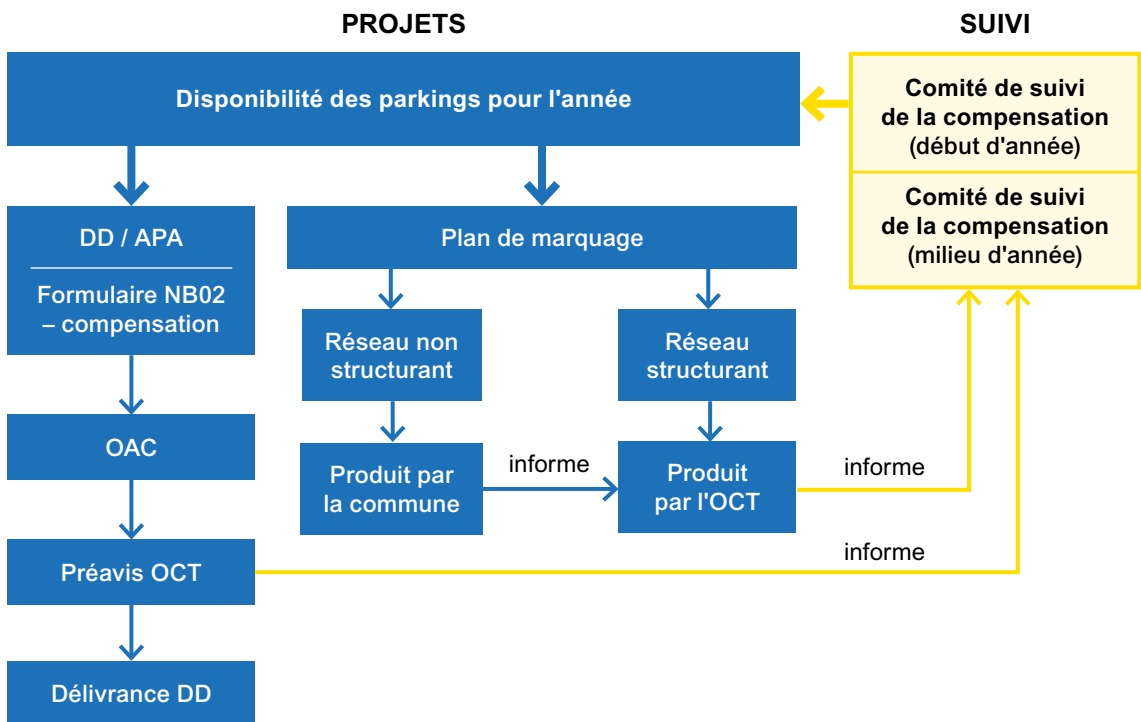


Procédure

La compensation est définie au stade de l'autorisation de construire (DD) ou de l'autorisation de procédure accélérée (APA) dans le formulaire N02, ou au moment du plan de marquage pour les projets non concernés par une DD/APA.

En fonction des différents projets d'aménagement à venir et des disponibilités dans les parkings, il faut anticiper et déterminer une vision de la problématique de la compensation, le cas échéant en cherchant des disponibilités dans des parkings à usage privé.

Processus de suivi des projets et des flux d'information



Principes clés de la compensation du stationnement

- Les places de stationnement supprimées doivent être compensées dans les 500 mètres (art. 7B, al. 4 LaLCR).
- La compensation se fait en priorité dans les parkings en ouvrage à usage public ou privé (art. 7B, al. 1, let. b, 7B, al. 2 LaLCR et 7I, al. 1, let. d, 7J RaLCR).
- La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. À défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'article 7A, alinéa 2 LaLCR (art. 7B, al. 5 LaLCR et 7N, 7M RaLCR).
- Une compensation peut combiner deux ou plusieurs modes compensatoires (art. 7I, al.1 et al. 2 RaLCR).
- Le changement de typologie d'une place de stationnement ne constitue pas une suppression de place (art. 7I, al. 3 RaLCR).

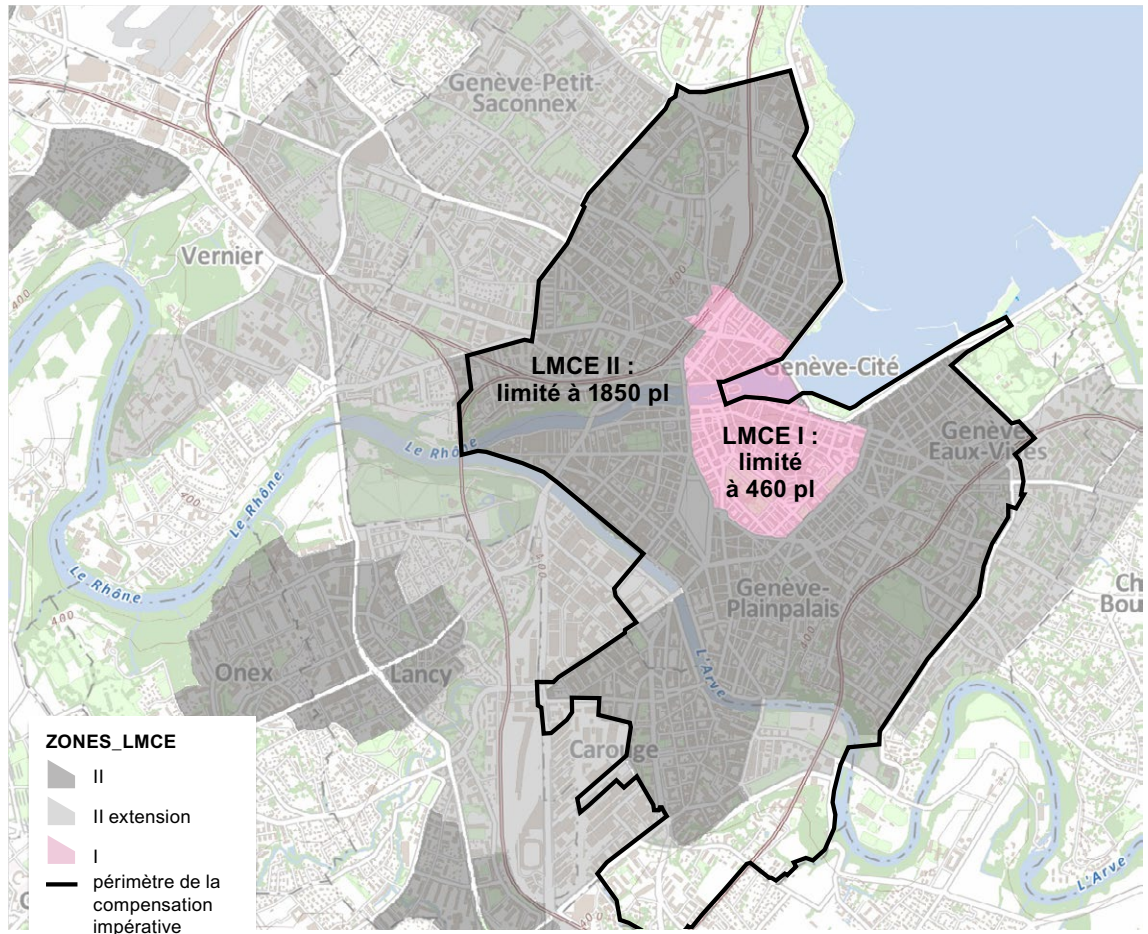
Compensation dans les parkings

- Les parkings publics ou privés à usage public peuvent être ouverts à la compensation uniquement s'ils ne sont pas complets plus de 50 jours par an. Le Département chargé des transports fournit la méthode de calcul aux exploitants (pour les parkings ouvrables à la compensation, le calcul des disponibilités se base donc sur le 51^e jour le plus chargé de l'année). Les décomptes détaillés de fréquentation des parkings à usage public sont fournis par les exploitants au Département chargé des transports en début d'année (art. 7B, al. 2 LaLCR, art. 7I, al. 1, let. d RaLCR).
- Pour les parkings à usage privé (Etat, GIM, etc.), la liste des places vacantes est envoyée au Département chargé des transports en janvier de chaque année (art. 7J RaLCR). Les disponibilités sont calculées uniquement sur la base des places vacantes au 1^{er} janvier de l'année, sans tenir compte du calcul prévu pour les parkings publics ou privés à usage public.
- En cas de compensation dans un parking en ouvrage :
 - les places blanches sont en principe compensées dans les parkings publics car ces derniers permettent aux usagers de se garer en tarification horaire.
 - les places bleues sont en principe compensées dans les parkings à usage privé (Etat, GIM par exemple) dans lesquels les habitants peuvent prendre facilement un abonnement. Bien que ce type de compensation soit adapté et cohérent avec la volonté de supprimer des places sur voirie pour des projets urbains, il nécessite de garder à l'esprit la question tarifaire, c'est-à-dire le différentiel de prix entre le tarif d'un macaron et celui d'un abonnement habitant.

Dérogations LMCE

- Pour les projets dont les places supprimées ne peuvent pas être compensées, il est possible d'activer une dérogation LMCE (art.7 al. 3 let. e, al. 4 let. e et al. 5). Les aménagements proposés doivent améliorer la fluidité ou la sécurité des différents modes de déplacement. Une validation préalable du Département chargé des transports est nécessaire afin de s'assurer de l'éligibilité du projet (art. 7B, al. 3 LaLCR, 7I, al. 7 RaLCR).
- La loi fixe un quota de dérogations limité à 2310 places. Ce quota constitue une ressource limitée et non reconductible : une fois consommé, il est définitivement épuisé. Les dérogations se répartissent comme suit : dans le périmètre de la compensation 460 places en zone I LMCE et 1850 places en zone II LMCE (art. 7I, al. 7 RaLCR ; voir carte 2). Au 1^{er} janvier 2025, 238 places ont été consommées, toutes situées en zone II. Il reste donc 2072 places pouvant encore être utilisées au titre de dérogation.

Carte 2 : périmètre des zones LMCE



Suppression temporaire de places – Chantiers et mesures de circulation à l'essai

En cas de mesures de chantier :

- La compensation ne s'applique pas lorsque la suppression intervient de manière temporaire dans le cadre de travaux dûment autorisés par les autorités compétentes. Une communication est faite par le requérant sur les possibilités de parcage dans le périmètre d'influence concerné pendant la période, étant entendu que ces places supprimées à titre provisoire sont à restituer à la fin des travaux (art. 71, al. 4 RaLCR).

Dans le cadre de chantiers de longues durées impactant fortement le stationnement, il est nécessaire que des mesures d'accompagnement propres au stationnement soient recherchées pour limiter les nuisances conformément à la politique de coordination et gestion renforcées des chantiers affectant la mobilité sur le territoire cantonal genevois (Arrêté du Conseil d'Etat du 18 juin 2025 portant sur la coordination et la gestion renforcée des chantiers affectant la mobilité sur le territoire cantonal genevois).

On considère qu'un chantier est de longue durée lorsqu'il dure plus de 6 mois. Dans ce cas, l'application du principe de compensation est recommandée, dans la mesure du possible.

En cas de mesures temporaires :











Les mesures temporaires ne faisant pas l'objet d'une mise à l'essai ou n'étant pas constitutives d'un chantier n'engendrent pas l'application du principe de compensation.

Le principe de compensation ne s'applique pas lorsque les places de stationnement sont utilisées pour les besoins d'installation d'une terrasse ou d'une occupation ponctuelle (déménagement ou livraison spéciale).

En cas de mesures à l'essai :

- Dans le cadre de mesures à l'essai impliquant des suppressions de places, celles-ci doivent être compensées dans des parkings ou par d'autres moyens pendant toute la durée de l'essai.
- La compensation dans des parkings en ouvrage à usage public de places supprimées dans le cadre de projets urbains à l'essai n'entre pas dans les 1,5 % (334 places) autorisés chaque année (art. 7I, al. 5 RaLCR).
- Après la fin de l'essai, et pour autant que la mesure de circulation soit pérennisée, les places de stationnement supprimées doivent être compensées de manière définitive et seront alors comptabilisées dans les 1,5 % (334 places) autorisés chaque année. En cas de non-pérennisation de la mesure à l'essai, les places doivent être restituées.

3.2. TYPES DE COMPENSATION POSSIBLE (ÉQUIVALENCE)

SUPPRESSION		COMPENSATION IMPÉRATIVE
	Place bleue (avec/sans macaron)	OUI
	Place blanche (disque/horodateur)	OUI
	Place PMR	NON
	Cases deux-roues mixtes*	NON
	Cases deux-roues motorisés	NON
	Places vélos (sur voirie)	NON
	Places vélos-cargos	NON
	Case interdite au parage (comprend les cases taxis, Police)	NON
	Case Tpro (artisans)** ou case d'autopartage	NON
	Place avec station de recharge	NON

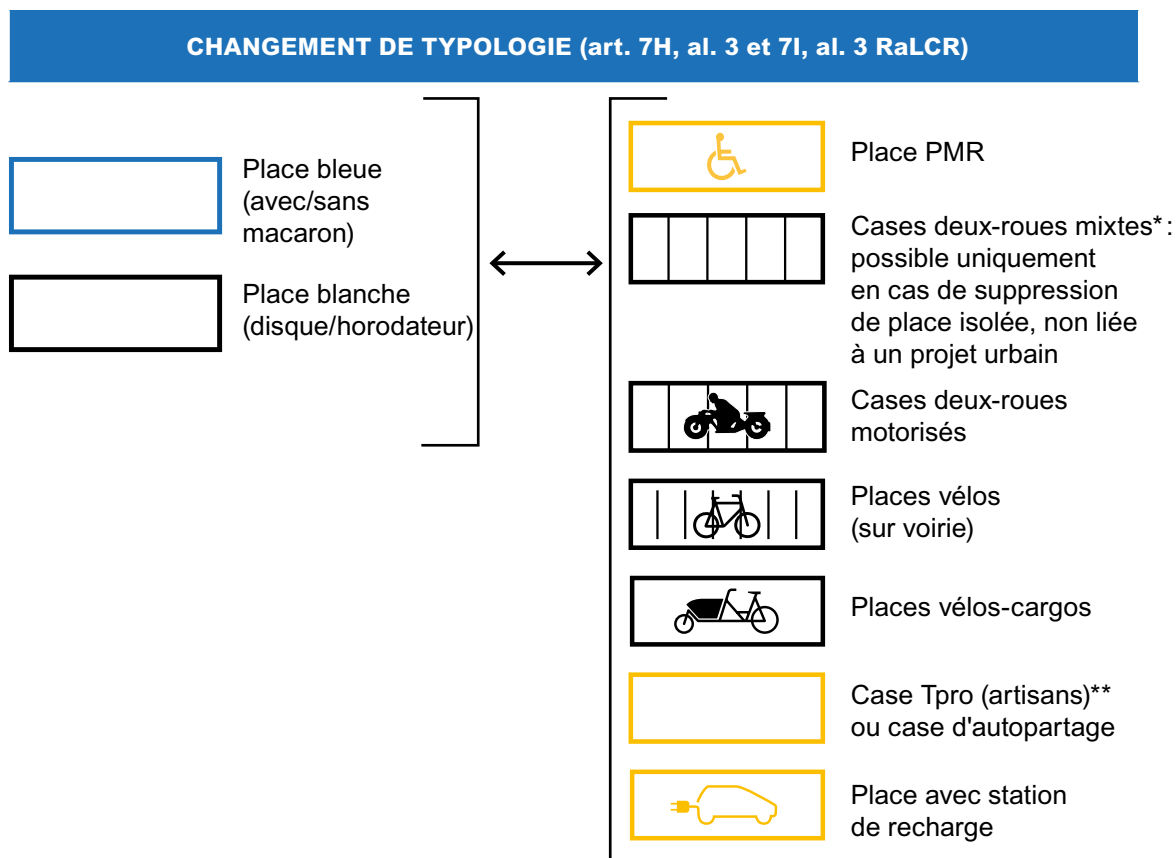
* case deux-roues mixtes. Dans le cadre du PAST, il est demandé aux communes de créer des places mixtes, c'est à dire accessibles tant aux vélos qu'aux motos

** case Tpro (artisans) : type de place (marquage à valider) prévu en 2026 sous réserve de la validation des modifications de la LaLCR et du RaLCR avec la mise en œuvre d'une vignette d'identification Tpro.

3. FONCTIONNEMENT

La compensation impérative ne s'applique pas en cas de suppression de places PMR, cases pour les véhicules deux-roues, dont les places pour cycles, ainsi que de cases interdites au parquage. En effet, la compensation impérative se base uniquement sur l'offre de référence qui ne comptabilise que les places de stationnement bleues et blanches (art. 7L RaLCR).

Cependant si ces types de places (PMR, deux-roues, et case interdite au parquage) sont supprimées, il est nécessaire de les conserver dans le même secteur en analysant les options possibles.



L'application de suivi de la compensation développée par l'OCT permet un suivi de ces changements de typologie.

Il est à noter que les cases interdites au parquage ne font pas partie des changements de typologie, puisque ce type de place permet uniquement l'arrêt et non le stationnement. Il en va de même pour les lignes interdisant le parquage.

Le changement de typologie prévoit que l'on puisse par exemple permuter des places de stationnement bleues ou blanches en places deux-roues en adaptant le marquage uniquement. Dès lors, comme la place n'est pas supprimée, le principe de la compensation ne s'applique pas.

Une modification de la réglementation du stationnement peut, au surplus, intervenir lors d'un changement de typologie.

Le changement de typologie ne doit pas être confondu avec le mécanisme de l'article 7B, alinéa 1 lettre b LaLCR permettant de compenser jusqu'à 20 % des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés.

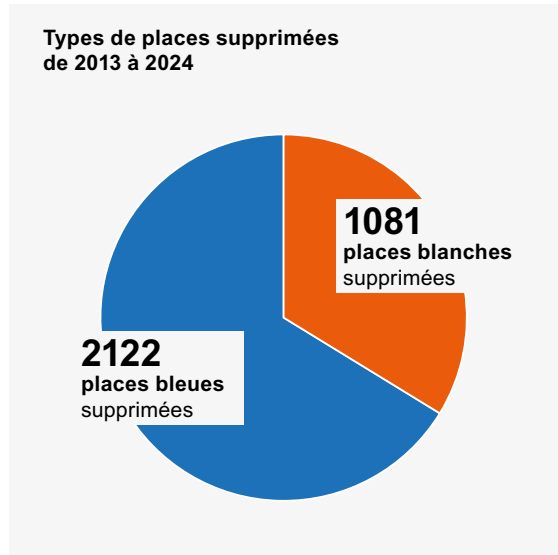
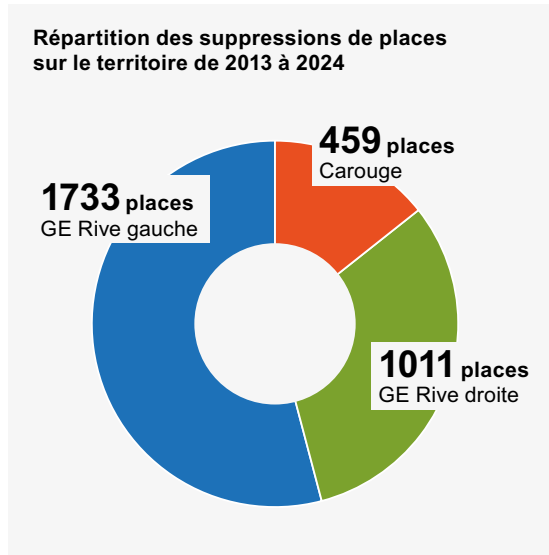
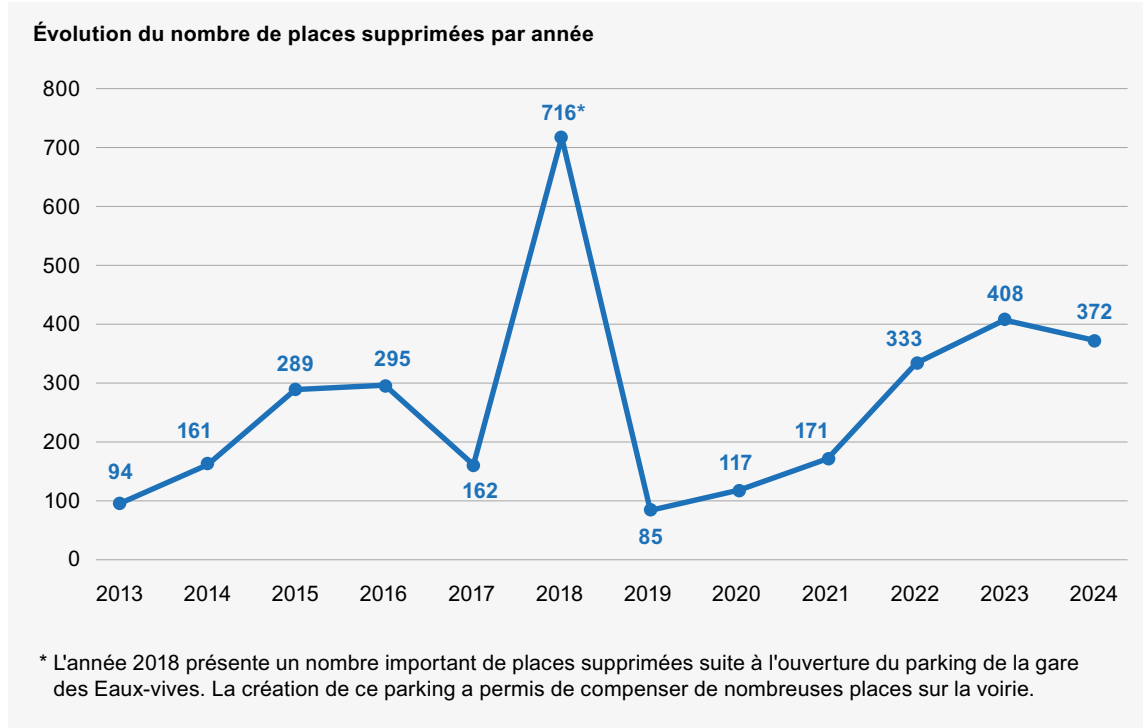
* case deux-roues mixtes. Dans le cadre du PAST, il est demandé aux communes de créer des places mixtes, c'est à dire accessibles tant aux vélos qu'aux motos.

** case Tpro (artisans) : type de place (marquage à valider) prévu en 2026 sous réserve de la validation des modifications de la LaLCR et du RaLCR

TYPE DE COMPENSATION / DÉROGATION	
VOIRIE	<p>Marquage de nouvelles places de stationnement sur voirie</p> <ul style="list-style-type: none"> Il est possible de compenser des places supprimées en les recréant sur des espace libres et inutilisés de la voirie, dans un périmètre de 500 mètres. <p>Marquage de places deux-roues motorisés (2RM) sur voirie</p> <ul style="list-style-type: none"> Cases 2RM (1 place voiture = 4 places 2RM) mais maximum 20 % des places supprimées dans un projet peuvent être transformées en 2RM. La compensation des 20 % des places supprimées en places 2RM n'est possible que dans le cadre de projets urbains, c'est à dire de projets de réaménagements de voirie/espace public nécessitant une suppression de places. Ces nouvelles places 2RM compensées doivent par ailleurs pouvoir être re-transformables en places de stationnement bleues ou blanches, si le besoin futur est établi. <div style="text-align: center;"> </div>
PARKINGS	<ul style="list-style-type: none"> Parkings publics ou privés à usage public (maximum 334 places par an). Parkings à usage privé (dont les propriétaires auront préalablement accepté la mise à disposition: Etat, GIM...).
DÉROGATION LMCE	<ul style="list-style-type: none"> Les dérogations LMCE sont applicables uniquement à des projets urbains permettant d'augmenter la fluidité ou la sécurité des différents modes de déplacement. Il est recommandé de compenser d'abord dans les parkings ouverts à la compensation ou qui ont des disponibilités et d'appliquer les autres moyens de compensation, et en dernier recours d'utiliser la dérogation prévue par la LMCE. Le nombre de places pouvant faire l'objet de dérogation est limité.

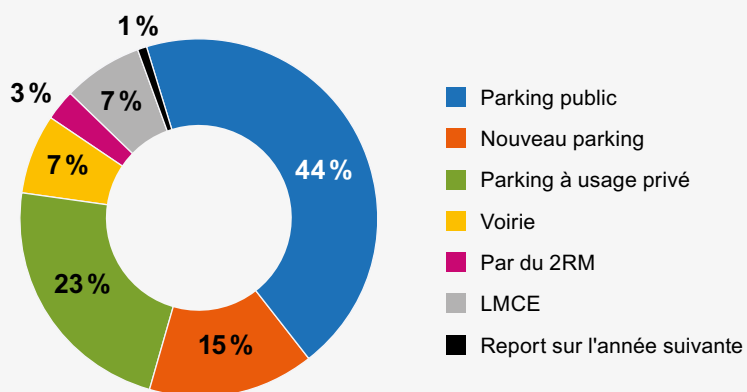
4. CHIFFRES CLÉS

Suppression



Compensation

Répartition des lieux de compensation de 2013 à 2024



Plus de la moitié des places supprimées sur voirie ont été compensées dans des parkings publics, donc accessibles à tous.

Environ un quart des places supprimées ont été compensées dans des parkings privés proposant en principe des abonnements pour les habitants.

RÉPARTITION DE L'OFFRE DE RÉFÉRENCE

Répartition de l'offre de référence en 2024	Nombre de place
Places en voirie	19305
Places parking public & privé	2260
Conversions 2RM	20
Nouveaux parkings	466
Dérogations LMCE	238
Total	22289

5. OUTIL DE SUIVI

Un outil web de suivi de la compensation géré par le Département est mis en place depuis 2025. Il est accessible aux communes concernées et permet de suivre l'évolution de la compensation. Par ailleurs, les communes peuvent visualiser l'état du stationnement dans le périmètre de la compensation (voir carte 1, page 8) pour chaque année en cours, ainsi que l'historique des compensations depuis la mise en place de ce principe en 2013. La consultation des parkings disponibles à la compensation est également possible par ce biais.

Extrait de l'application web

The screenshot displays a web application interface for monitoring compensation. It features a map of Geneva with a project area highlighted. A legend on the left side categorizes compensation types into 'Suppression' and 'Compensation'. A central panel provides detailed information for the project '2013-013 / Ecole de Médecine, rue de l'...'.

Légende

- Stationnement voie publique**
- Suppression**
 - TYPE_COMPENSATION
 - Dérogation LMCE Zone III
 - Non défini
 - Stationnement vers cases 2RM
 - Stationnement vers nouveau parking public
 - Stationnement vers parking privé
 - Stationnement vers parking public existant
 - Stationnement vers places sur voirie
 - others
- Compensation**
 - TYPE_COMPENSATION
 - Crédit
 - Stationnement vers cases 2RM
 - Stationnement vers nouveau parking public
 - Stationnement vers places sur voirie

2013-013 / Ecole de Médecine, rue de l'

Zoom sur

Données du projet

Numéro de projet	2013-013
Nom du projet	Ecole de Médecine
Nombre total de places concernées par le projet	20
Description	

Détails du projet

Type de compensation	Stationnement vers parking public existant
Nombre de places à compenser	8
Secteur	Anve-Lac
Commune	Genève
Remarque détail du projet	

Ligne de suppression

Timeline: 01.01.2013, 01.01.2014, 01.01.2023, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023

6. FAQ

Le comité de suivi peut-il refuser un projet ?

Non, le comité de suivi a un rôle consultatif. La compensation des projets est vérifiée et validée au préalable par le Département et présentée ensuite au comité de suivi.

Comment un gestionnaire de parking à usage privé (ouvert au public ou non) peut-il « ouvrir » son parking à la compensation ?

Le gestionnaire peut prendre contact avec l'Etat afin de demander à faire entrer son parking dans la compensation. Il devra ensuite fournir à l'Etat chaque année au mois de janvier le nombre de places disponibles pour la compensation.

- Pour les parkings privés ouverts au public, la disponibilité des places devra être calculée selon les règles définies à l'article 7B al. 2 LaLCR et 7I, al. 1, let. d RaLCR).
- Pour les parkings à usage privé, seul le nombre de places vacantes est à fournir. Si le parking n'est pas accessible au public (techniquement), il peut quand même entrer dans la compensation pour des abonnés habitants qui pourraient être intéressés (art. 7J RaLCR).

Une autorisation de construire située sur le domaine privé nécessite la suppression de places sur le domaine public (accès SIS par exemple). Qui se charge de la compensation ?

C'est au propriétaire privé de trouver une solution de compensation (dans un parking par exemple) en se coordonnant éventuellement avec la commune concernée.

Comment remplir les formulaires N02, N03 ?

Ces formulaires sont directement disponibles sur le site de l'Etat de Genève et doivent être obligatoirement remis dûment complétés lors de la demande d'autorisation de construire si le projet viendrait toucher des places de stationnement sur domaine public (N02) ou sur fonds privés (N03) :

- N02 : Ajout, modification, changement d'affectation, suppression de places de stationnement sur domaine public
- N03 : Ajout, modification, changement d'affectation, suppression de places de stationnement sur fonds privés

Un projet prévoit de supprimer des places mais il semble qu'il n'y ait aucune solution pour les compenser. Comment faire ?

À titre exceptionnel et selon le type de projet, il est possible de décaler d'une année la compensation. Lors de la présentation du projet au comité de suivi de la compensation, celui-ci validera le principe d'une compensation différée, laquelle interviendra dans les années subséquentes à la dépose de

l'autorisation de construire (ou à réception du plan du marquage pour les projets ne nécessitant pas d'autorisation de construire).

Que veut dire sécurité et fluidité des différents modes dans la LMCE ?

L'article 7 de la LMCE précise que les dérogations à la LMCE, pour compenser des places supprimées, ne sont éligibles que si le projet améliore la fluidité et/ou la sécurité des différents modes de déplacement. Par exemple, un projet de suppression d'une place de stationnement visant à améliorer la visibilité à un passage piétons ne bénéficiera pas d'une dérogation car il améliore la sécurité des piétons mais pas celle des autres modes. Le projet doit se situer dans le périmètre de la LMCE (zone I ou zone II).

Un parking est disponible cette année pour la compensation et toutes les places disponibles vont être utilisées pour un projet. Ce parking sera-t-il encore éligible à la compensation à l'avenir ?

Les compteurs sont remis à 0 chaque année et c'est en janvier de chaque année que les chiffres des disponibilités sont calculés.

Le calcul pour la disponibilité pour une année donnée se base sur toutes les informations récoltées lors de l'année précédente. Ainsi, la disponibilité obtenue est au plus proche de la réalité.

Comment faire si une DD/APA est déposée puis abandonnée ?

La compensation est comptabilisée au moment du dépôt de l'autorisation de construire. Si le projet est par la suite abandonné, les places compensées restent dans le suivi. Cependant, cela n'a pas d'impact sur le calcul de la disponibilité des parkings qui se base sur l'occupation réelle.

Il a été observé que l'abandon d'un projet après l'autorisation de construire reste rare.

Comment connaître la disponibilité des parkings ouverts à la compensation pour l'année en cours ?

Le Département suit l'ensemble des projets et des disponibilités au cours de l'année. L'application web permet de connaître pour l'année en cours les disponibilités à jour de l'ensemble des parkings ouverts à la compensation.

L'outil permet également de vérifier que les parkings dans lesquels nous souhaitons compenser se trouvent bien dans un rayon de 500 mètres autour du projet.

Les communes et l'OCT doivent se prononcer sur la compensation proposée.

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

APA	Autorisation de construire en procédure accélérée
AParGE	Association des parkings du canton de Genève
CODEP	Conseil des déplacements
CPEG	Caisse de prévoyance de l'Etat de Genève
DD	Demande définitive
2RM	Deux-roues motorisés
GIM	Gérance immobilière municipale de la Ville de Genève
LALCR	Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière rsGE H 1 05
LFPARK	Loi sur la Fondation des parkings rsGE H 1 13
LMCE	Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée rsGE H 1 21
OAC	Office des autorisations de construire – Etat de Genève
OCT	Office cantonal des transports – Etat de Genève
PAST	Plan d'actions du stationnement
PMR	Personnes à mobilité réduite
RALCR	Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière rsGE H 1 05.01
RPSFP	Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés rsGE L 5 05.10



ge_transports