



VILLE DE SION

Maître d'ouvrage : Ville de Sion

Sion, stationnement sur fond privé

Révision de l'art.40 du RCCZ Notice technique

28 août 2017



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic
Modélisation Transports urbains
Planification Etude d'impacts
Ferroviaire Large events

Citec Ingénieurs Conseils SA
15, rue Oscar Monay
CH-3968 Veyras-sur-Sierre

Tél +41 (0)27 456 39 24 ■
Fax +41 (0)22 809 60 01 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| 1. Introduction | 3 |
| 1.1. Contexte et objet du mandat | 3 |
| 1.2. Périmètre de l'étude | 3 |
| 2. Quelques données de base | 4 |
| 3. Exemples analogues | 6 |
| 4. La norme VSS 640 281 | 8 |
| 5. La carte des zones | 9 |
| 5.1. Critères de définition des zones | 9 |
| 5.2. Un découpage en cinq zones | 10 |
| 6. Les ratios et facteurs d'ajustement | 12 |
| 6.1. Terminologies et définitions | 12 |
| 6.2. Les facteurs d'ajustement, quel principe retenir ? | 13 |
| 7. Contenu des autres articles | 16 |
| 8. Etude de cas | 19 |
| 9. Synthèse et conclusion | 23 |
| 10. Liste des figures et tableaux | 24 |
| 11. Annexes | 25 |
| Annexe 1 : Cartes statistiques des habitants et emplois à l'hectare | 26 |
| Annexe 2 : Article 40 actuel et annexe | 29 |
| Annexe 3 : Article 40 révisé et annexe | 34 |
| Annexe 4 : Analyse des mises à l'enquête de 2015 et 2016 | 40 |
| Annexe 5 : Tableau comparatif des deux règlements et justificatifs | 43 |

1. Introduction

1.1. Contexte et objet du mandat

La Ville de Sion, c'est notamment : une dynamique forte autour des mobilités alternatives à la voiture (les modes doux et les transports publics), de nombreux projets de densification en cours de réalisation ou à l'étude, une offre stationnement sur fond public qui se développe en périphérie du centre-ville modéré, etc.

Tous ces efforts doivent être accompagnés d'une politique claire en termes de stationnement ; le présent mandat y répond en ce qui concerne le stationnement sur fond privé¹. Il doit en effet aboutir à la **révision de l'article 40 du règlement de construction et de zone de la Ville de Sion** ; c'est précisément l'objet du présent mandat qui est mené en parallèle des réflexions envisagées à plus large échelle pour les autres articles (notamment la révision du plan de zone).

1.2. Périmètre de l'étude

Le périmètre de l'étude est constitué de **l'ensemble des zones à bâtir de la commune de Sion**. Le plan de zone révisé actuellement en vigueur fait foi.

Le présent rapport d'étude fait office de note d'accompagnement et de justificatifs pour une meilleure compréhension de l'article 40 révisé.

L'article révisé (version 8 du 17 décembre 2015) est donné en annexe au présent rapport. Il est accompagné de la carte des zones ainsi que d'un tableau comparatif comportant la version actuelle et révisée de l'article 40 ainsi que quelques explications.

¹ En parallèle, une expertise de la politique stationnement sur fond public est actuellement en cours.

2. Quelques données de base

Les éléments listés ci-dessous constituent les **données de base nécessaires à l'étude**. Le premier sert de base de rédaction. Les trois autres sont nécessaires à l'élaboration de la carte des zones accompagnant le règlement révisé.

- **L'article 40 du RCCZ existant** (en annexe).
- **Le plan d'affectation de zone** (figure 1) de la Ville de Sion.
- **Les statistiques habitants et emplois** (selon les recensements fédéraux ; données à l'hectare – se référer aux illustrations en annexe).
- **Le réseau transports publics** (fer et bus) de la commune de Sion (figure 2).

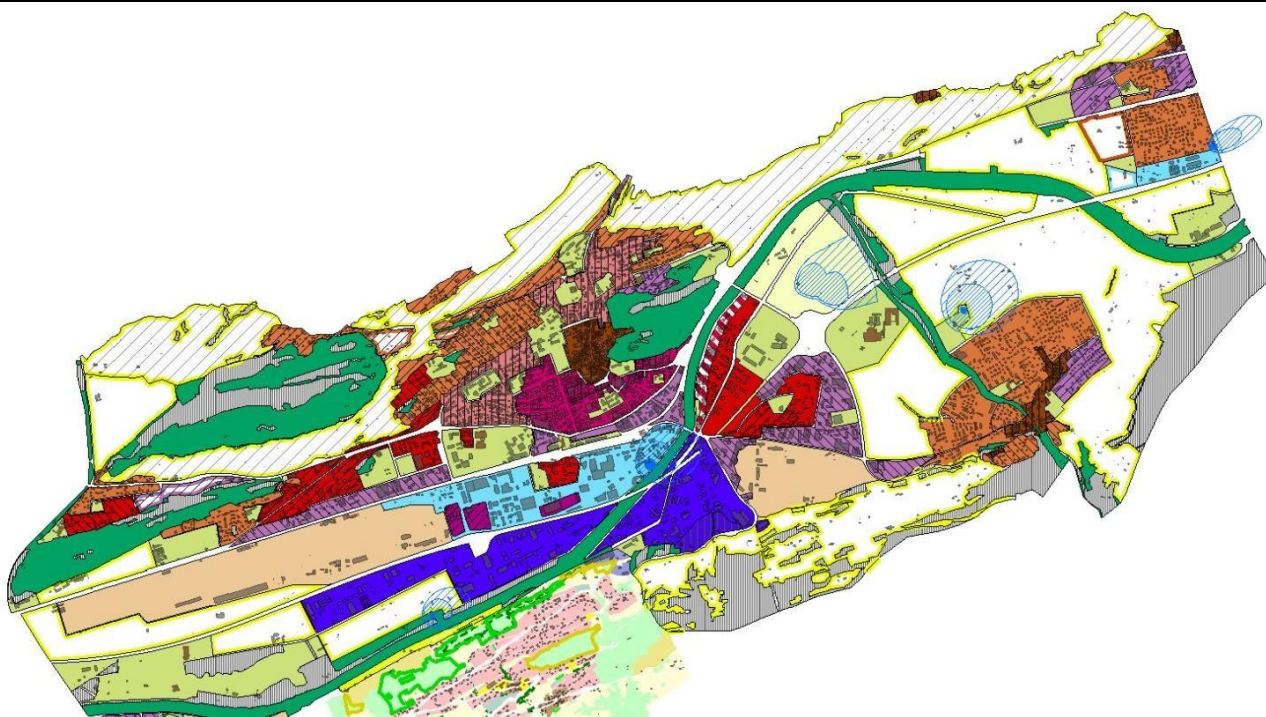


Figure 1 – Extrait du plan d'affectation de zone (source : SIT Ville de Sion)

L'actuel article 40 du RCCZ nécessite une mise à jour complète considérant plusieurs manquements et libertés trop grandes qu'il autorise aujourd'hui ! Son contenu n'est plus adapté aux enjeux stationnement (et de mobilité en général) à l'échelle d'une ville comme celle de Sion. Par exemple, en termes de dimensionnement du stationnement, l'article 40 :

- **Impose uniquement des ratios stationnement minimums** (ce qui autoriserait ainsi un requérant à construire autant de places qu'il le souhaiterait).
- **Quel que soit le périmètre concerné, un ratio unique s'applique pour une affectation donnée** (pas de zone alors que les enjeux sont très différents, par exemple entre le centre-ville et une zone artisanale / industrielle).
- **Pas de distinction entre le besoin stationnement des habitants respectivement de leurs visiteurs.** Il en est de même entre les employés, respectivement leurs clients/visiteurs.
- **Ne contient aucun élément relatif à des enjeux d'actualité** tels que : les questions d'aménagement et d'arborisation, les questions de mutualisation du stationnement, la question du stationnement deux-roues, etc.

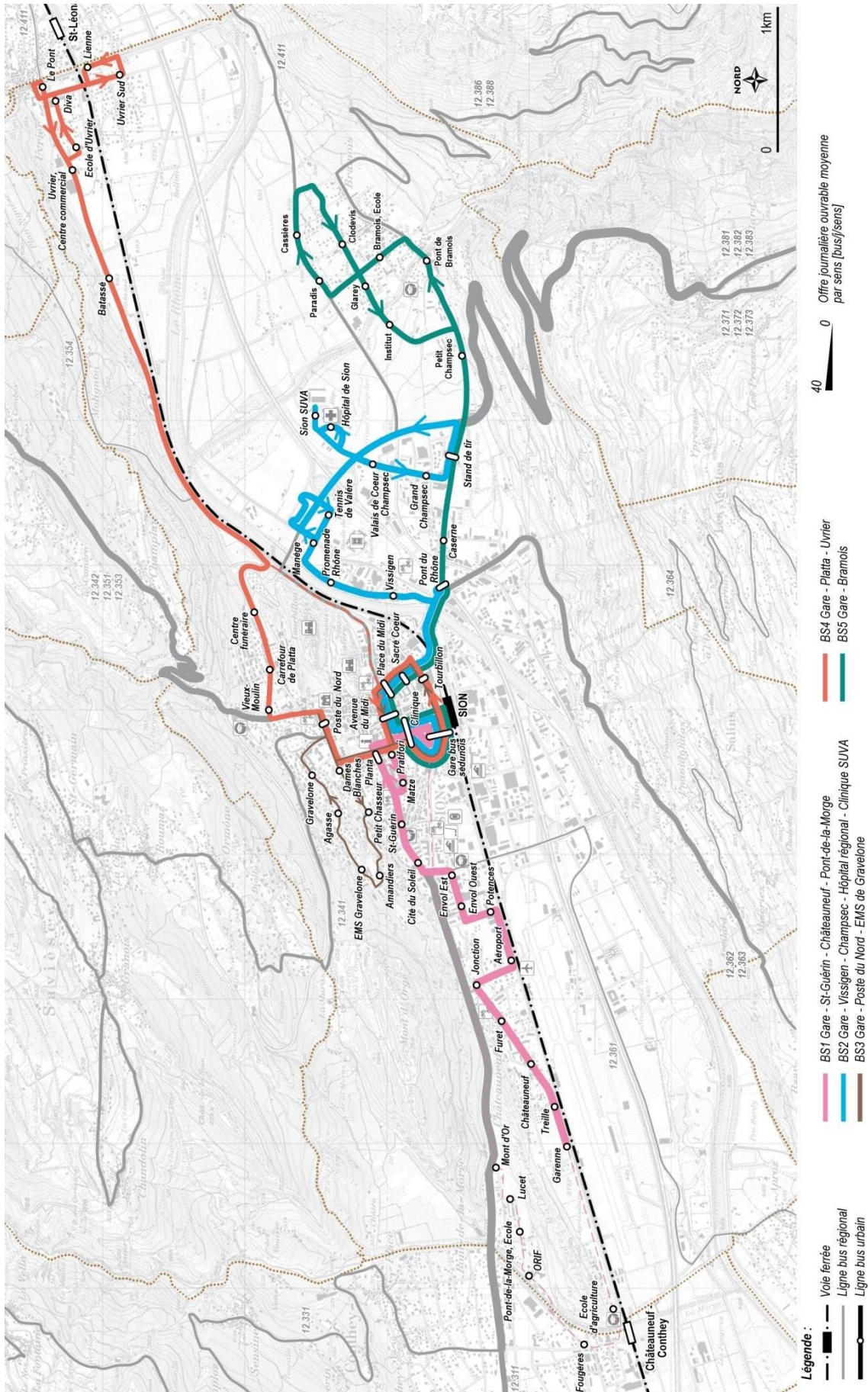


Figure 2 – Desserte transports publics (2015)

3. Exemples analogues

Plusieurs règlements de stationnement sur fond privé ont été consultés et étudiés dans le cadre du présent mandat. Il s'agit d'autres cas en Valais (Monthey, Martigny, Sierre, Viège), en suisse romande (Lausanne, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel, Nyon, Genève) voire en suisse allemande (Cham dans le canton de Zug).

Ce sont dans la plupart des règlements récents et qui constituent tous des sources intéressantes pour la révision de l'article 40 du RCCZ de Sion : tantôt vis-à-vis d'une taille plus ou moins similaire à Sion, tantôt pour les ratios stationnement et une carte de zones, tantôt pour d'autres aspects un peu plus « novateurs » ou particuliers tels que la mutualisation ou le stationnement vélo.

Les ratios stationnement et les fourchettes d'ajustement

Bien que les règlements soient assez différents entre eux, dans la forme (règlement spécifique ou simple article d'un règlement d'urbanisme global) comme sur le fond (valeurs uniques ou introduction de fourchettes, présentation de ratios ou références systématiques aux normes VSS et application de pourcentages d'application, etc.), **le tableau de synthèse (retravaillé) de la page ci-contre permet de comparer les ratios (y compris les fourchettes d'ajustement) entre eux** pour cinq exemples analogues : Martigny, Monthey, Cham, Lausanne et le canton de Neuchâtel.

Tableau 1 – Analyse de cas : liste

| Commune | Canton | Superficie [km ²] | Population [habitants] | Règlement en vigueur | Entrée en vigueur | Zonage du territoire | Nombre de zones |
|----------|-----------|-------------------------------|------------------------|-----------------------|-------------------|----------------------|-----------------|
| Monthey | Valais | ~ 29 | ~ 16'500 | Art. 49 du RCC | 2000 | Oui | 3 |
| Martigny | Valais | ~ 25 | ~ 16'000 | Art. 67 du RCC | 2012/13 | Oui | 5 |
| Cham | Zoug | ~ 18 | ~ 14'500 | Règlement particulier | 2006 | Oui | 2 |
| Lausanne | Vaud | ~ 41 | ~ 126'000 | Chapitre 3.7 du PGA | 2006 | Oui | 3 |
| - | Neuchâtel | ~ 800 | ~ 176'000 | Annexes, RELConstr. | 1996 | Non | - |

La carte des zones

Là aussi, les pratiques divergent parmi les exemples consultés. En effet, il y a :

- **Des règlements avec carte de zones** comme pour Martigny, Monthey, Lausanne, Genève, etc.
- **Dans d'autres cas, des terminologies** (« centre / hors centre »; « zone A ou B ») **se substituent à une carte** comme pour Cham par exemple.
- **D'autres règlements se basent uniquement sur des niveaux de desserte par les transports publics** (voire aussi par rapport aux modes doux) à l'image de ce que propose la norme VSS 640 281 ou le canton de Neuchâtel.
- Finalement, beaucoup d'autres cas n'ont **qu'un seul ratio pour l'ensemble du territoire**; c'est le cas de Sion aujourd'hui, mais également de Viège, Nyon, etc.

D'autres aspects intéressants lus dans les règlements consultés

- Certains règlements traitent de la question du **stationnement vélo**, mais c'est encore rare ; c'est le cas de Martigny (parce que très récemment révisé) de Lausanne ou Neuchâtel notamment.
- Le règlement de la Chaux-de-Fonds par exemple traite de notions relatives à l'aménagement et au **traitement de l'espace public**, à des critères exigeant d'enfouir le stationnement (**parking souterrain**), à des mesures d'accompagnement imposées tel qu'un **plan de mobilité** pour les entreprises de plus de 30 employés, etc.

Tableau 2 – Analyse de cas : ratios stationnement et facteurs d'ajustement

| Canton | Ville | Affectation | Unité de référence | Secteur 1 | | Secteur 2 | | Secteur 3 | | Secteur 4 | | |
|-----------|----------|---|------------------------|--|------|-----------|------|-----------|------|-----------|-------|--|
| | | | | MIN | MAX | MIN | MAX | MIN | MAX | MIN | MAX | |
| Valais | Monthey | Logements | cases/100 m2 SBP | 1.10 | - | 1.50 | - | 2.00 | - | | | |
| | | Bureaux | cases/100 m2 SBP | 1,7 | - | 2,4 | - | 2,7 | - | | | |
| | | Petits commerces (<1'000m2 SV) | cases/100 m2 SV | 3.00 | - | 4,2 | - | 5.00 | - | | | |
| | | Centre d'achats (>1'000m2 SV) | | <i>selon les cas, sur la base des normes VSS</i> | | | | | | | | |
| | | Hôtels | cases/4 lits | 1.00 | - | 1.00 | - | 1.00 | - | | | |
| | | Cafés - restaurants | cases/6 places assises | 1.00 | - | 1.00 | - | 1.00 | - | | | |
| | | Activités industrielles et artisanales | | <i>selon les cas, sur la base des normes VSS</i> | | | | | | | | |
| Valais | Martigny | Logements | cases/100 m2 SBP | 0,9 | - | 1,1 | - | 1,1 | - | 1,1 | - | |
| | | Service (nombreuse clientèle) | cases/100 m2 SBP | 1.00 | 1.60 | 1.60 | 2.20 | 2.20 | 2.80 | 2.80 | 3.00 | |
| | | Service (autres services) | cases/100 m2 SBP | 0.80 | 1.30 | 1.30 | 1.80 | 1.80 | 2.30 | 2.30 | 2.50 | |
| | | Commerce (nombreuse clientèle) | cases/100 m2 SV | 3.80 | 7.80 | 5.80 | 7.80 | 7.80 | 9.80 | 9.80 | 10.00 | |
| | | Autres commerces | cases/100 m2 SV | 1.85 | 3.85 | 2.85 | 3.85 | 3.85 | 4.85 | 4.85 | 5.00 | |
| | | Hôtels | cases/4 lits | 0.80 | 1.60 | 1.20 | 1.60 | 1.60 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | |
| | | Cafés - restaurants | cases/6 places assises | 0.48 | 0.96 | 0.72 | 0.96 | 0.96 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | |
| | | Activités industrielles et artisanales | cases/100 m2 SBP | 0.48 | 0.72 | 0.72 | 0.96 | 0.96 | 1.20 | 1.20 | 1.20 | |
| Zoug | Cham | Logements | cases/100 m2 SBP | 0.82 | 1.37 | 0.85 | 1.42 | | | | | |
| | | Bureaux avec client | cases/100 m2 SBP | 0.93 | 1.73 | 1.47 | 2.67 | | | | | |
| | | Bureaux avec peu clients | cases/100 m2 SBP | 0.47 | 1.07 | 0.87 | 2.00 | | | | | |
| | | Commerce (<500m2) | cases/100 m2 SV | 2.13 | 3.83 | 4.00 | 7.50 | | | | | |
| | | Commerce (>500m2) | cases/100 m2 SV | 0.93 | 1.73 | 2.20 | 4.50 | | | | | |
| | | Hôtels | cases/4 lits | 0.32 | 0.60 | 0.51 | 0.93 | | | | | |
| | | Cafés - restaurants | cases/6 places assises | 0.68 | 1.24 | 1.05 | 1.88 | | | | | |
| | | Activités industrielles et artisanales - type 1 | cases/100 m2 SBP | 0.21 | 0.47 | 0.39 | 0.87 | | | | | |
| | | Activités industrielles et artisanales - type 2 | cases/100 m2 SBP | 0.27 | 0.57 | 0.47 | 1.00 | | | | | |
| Vaud | Lausanne | Logements | cases/100 m2 SBP | 0.69 | 1.38 | 0.69 | 1.38 | 0.69 | 1.38 | | | |
| | | Bureaux - nombreuse clientèle | cases/100 m2 SBP | 0.00 | 0.72 | 0.00 | 0.84 | 0.00 | 1.92 | | | |
| | | Bureaux - faible clientèle | cases/100 m2 SBP | 0.00 | 0.56 | 0.00 | 0.60 | 0.00 | 1.60 | | | |
| | | Magasin - nombreuse clientèle | cases/100 m2 SV | 0.00 | 2.00 | 0.00 | 2.80 | 0.00 | 4.40 | | | |
| | | Magasin - faible clientèle | cases/100 m2 SV | 0.00 | 1.00 | 0.00 | 1.30 | 0.00 | 2.40 | | | |
| | | Cafés - restaurants | cases/6 places assises | 0.00 | 0.40 | 0.00 | 0.60 | 0.00 | 0.80 | | | |
| | | Hôtels | cases/4 lits | 0.00 | 0.40 | 0.00 | 0.60 | 0.00 | 0.80 | | | |
| | | Activités industrielles et artisanales | cases/100 m2 SBP | 0.00 | 0.29 | 0.00 | 0.32 | 0.00 | 0.82 | | | |
| Neuchâtel | - | Logements | cases/100 m2 SBP | 1.10 | - | 1.10 | - | 1.10 | - | 1.10 | - | |
| | | Bureaux - nombreuse clientèle | cases/100 m2 SBP | 0.23 | 0.42 | 0.35 | 0.51 | 0.48 | 0.73 | 0.67 | 0.95 | |
| | | Bureaux - faible clientèle | cases/100 m2 SBP | 0.18 | 0.34 | 0.29 | 0.42 | 0.40 | 0.61 | 0.56 | 0.80 | |
| | | Commerce (nombreuse clientèle) | cases/100 m2 SV | 2.80 | 4.80 | 3.90 | 5.80 | 5.00 | 7.90 | 7.00 | 10.00 | |
| | | Autres commerces | cases/100 m2 SV | 1.30 | 2.30 | 1.90 | 2.80 | 2.50 | 3.90 | 3.50 | 5.00 | |
| | | Hôtels | cases/4 lits | 0.60 | 1.00 | 0.80 | 1.20 | 1.00 | 1.60 | 1.40 | 2.00 | |
| | | Cafés - restaurants | cases/6 places assises | 0.36 | 0.60 | 0.48 | 0.72 | 0.60 | 0.96 | 0.84 | 1.20 | |
| | | Activités industrielles et artisanales | cases/place de travail | 0.16 | 0.31 | 0.26 | 0.38 | 0.37 | 0.55 | 0.51 | 0.73 | |

4. La norme VSS 640 281

La plupart des règlements de stationnement communaux actuels se réfèrent à la norme VSS en vigueur. Actuellement, il s'agit de la **norme VSS 640 281, « stationnement ; offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme »** qui a été révisée fin 2013.

Cette dernière fixe l'offre en case de stationnement en fonction des objectifs d'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la rentabilité et de la solidarité sociale. Les charges admissibles sur le réseau constituent également un aspect important. Ces charges sont appréciées sur la base de critères tels que les nuisances sonores et la qualité de l'air, les effets de coupure, la sécurité routière, les besoins en surface pour les différents usagers (piétons, vélos, TP) et l'occurrence des perturbations rencontrées.

Le règlement de stationnement sur fonds privés de la commune de Sion se base sur les mêmes principes que ceux définis par cette norme en « personnalisant » et contextualisant toutefois (et c'est là la principale différence entre une norme générale au niveau suisse et un règlement communal) les facteurs d'ajustement nécessaires au dimensionnement du stationnement. Ces éléments sont précisés au chapitre 6.

5. La carte des zones

Pourquoi une carte de zone en accompagnement du règlement ? Parce que les besoins stationnement ne sont pas identiques (surtout pour le stationnement en lien avec les déplacements pendulaires, les emplois) pour des emplois à cinq minutes à pied de la gare de Sion, respectivement à Salins !

Dans le règlement révisé, l'article 40bis est consacré à la question des zones ; La carte est annexée.

5.1. Critères de définition des zones

Les besoins en matière de stationnement varient en fonction du territoire considéré. L'ensemble du territoire de la commune doit donc être réparti en différentes zones, à l'intérieur desquelles des règles-cadres sont définies par le règlement révisé.

Les principaux critères retenus pour la définition de ces zones au sein de la commune sont :

- **Le plan d'affectation de zone** - figure 1.
- **L'offre existante en matière de transports publics** (desserte urbaine et régionale, connexion aux réseaux nationaux) – figure 2.
- **La densité et le type des activités**, ainsi que le nombre d'employés et visiteurs qu'elles génèrent – annexe.
- **La densité de l'habitat** – annexe.
- Les **objectifs de répartition modale** relative aux déplacements domicile –travail.
- **La qualité des espaces publics.**
- **La qualité de l'accessibilité routière.**

*Ces critères évoluent en fonction du développement de l'urbanisation communale. Ils doivent ainsi être réévalués à intervalles réguliers, ce qui peut entraîner une **redéfinition périodique du périmètre des zones**. Cette redéfinition (mentionnée dans le texte révisé ; article 40bis) se traduit essentiellement au niveau de la gestion du stationnement et des nouvelles constructions, les installations existantes ne pouvant être, sauf cas particulier (dans le cas d'extensions notamment), remises en question.*

5.2. Un découpage en cinq zones

Partant des éléments présentés dans les pages précédentes, **un découpage en cinq zones est proposé pour Sion**. Elles sont brièvement détaillées ci-dessous.

La carte ci-contre (figure 3) définit ces cinq zones. Elle a force de loi pour l'application des règles de stationnement.

Zone 1

La zone 1 correspond à la **vieille ville** caractérisée par un fort enjeu de patrimoine et donc avec l'impossibilité constructive pour du stationnement.

Zone 2

La zone 2 est **grossièrement délimitée par un rayon de 500m autour de la gare (5-10 min à pied)**. La gare offre en effet un très grand potentiel d'accessibilité en transports publics (desserte ferroviaire à la 1/2h et réseaux bus régionaux et urbains tous en rabattement sur la gare routière) ce qui implique des besoins réduits en stationnement.

Zone 3

La zone 3 se situe à **environ 1'000m à de la gare (10-15 min à pied)**. Une plus grande distance à la gare implique un taux d'utilisation de la voiture individuelle sensiblement plus élevé.

Zone 4

La zone 4, regroupe **tous les autres secteurs de la ville (à l'exception des zones industrielles et artisanales)**. Elle bénéficie d'une desserte transports publics (bus uniquement) moyenne à faible, soit un taux d'utilisation de la voiture encore plus prononcé pour ces quartiers et villages sédunois.

Zone 5

La zone 5 correspond aux **zones industrielles et artisanales** pour lesquelles il faut combiner des besoins professionnels aux besoins pendulaires. L'accès à une place de stationnement est très peu restrictif ici puisque il n'existe à ce jour peu ou pas d'alternative pour la plupart de ces déplacements.

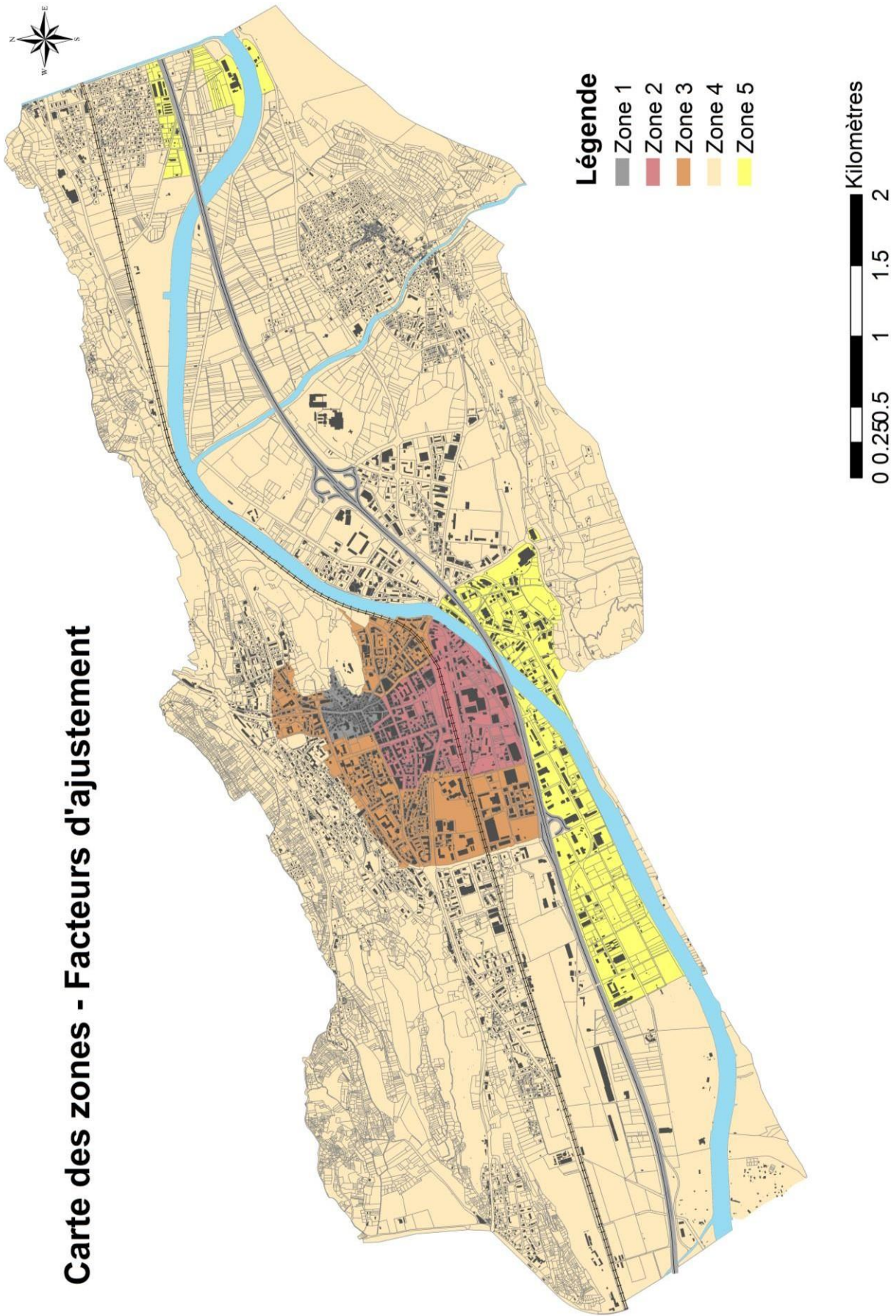


Figure 3 - Découpage du territoire en cinq zones

6. Les ratios et facteurs d'ajustement

6.1. Terminologies et définitions

Démarche simplifiée

Sur le même principe que la norme VSS 640 281, le dimensionnement stationnement (ou nombre de places à aménager sur la parcelle du requérant) est dans la plupart des cas (la norme parle de « démarche simplifiée ») déterminé par :

1. Tout d'abord un **ratio de base** en fonction des affectations et des surfaces concernées. Il est généralement exprimé en nombre de places de stationnement par m² de surface brute de planche (SBP) ou de surface de vente (SV).
2. Qui est ensuite ajusté selon des **facteurs d'ajustement** définis sur la base de la carte des zones (autrement dit en fonction du niveau d'offre alternatif à la voiture individuelle). Ce sont ici des pourcentages (généralement de réduction).

Les ratios et facteurs d'ajustement sont la base du dimensionnement stationnement. Dans le règlement révisé, c'est l'article 40ter qui traite de ces questions par l'intermédiaire de deux tableaux et pour les affectations les plus fréquentes (démarche simplifiée) :

- *Le tableau 1 des ratios de base reprend à l'identique ceux de la norme VSS.*
- *Le tableau 2 des facteurs d'ajustement n'est par contre pas repris de la norme VSS (peu approprié à un règlement communal car très général à l'échelle suisse). Trois variantes ont été discutées et sont présentées dans les prochaines pages, à savoir : un ratio unique par zone (variante 1), une fourchette min et max par zone (variante 2), une fourchette min pour les logements une max pour les activités (variante 3).*

Les exceptions, les centres commerciaux notamment

L'article 40 alinéa c) règle les exceptions (soit les cas non concernés par la démarche simplifiée de l'article 40ter et l'application des ratios de base et des facteurs d'ajustement) comme suit : « pour tout projet générant un trafic particulier et/ou quantitativement fort (centre commercial, plan de quartier, etc.), la Municipalité exigera une évaluation approfondie du dimensionnement du stationnement (application des normes VSS en vigueur, benchmarking, contextualisation, stratégie de réduction des besoins de stationnement, etc.) ».

C'est principalement le cas des centres commerciaux qui sont à chaque fois des cas particuliers (des surfaces souvent importantes, des affectations très diverses sous l'appellation générique de « centre commercial », etc.) qui nécessitent la plus grande précaution ! De ce fait, une évaluation plus fouillée s'impose pour ce type d'affectation et pour d'autres très particulières.

L'étude de cas concrets du chapitre 8, dont des centres commerciaux actuels, illustre bien cette problématique et justifie par elle-même l'absolue nécessité d'une évaluation approfondie !

6.2. Les facteurs d'ajustement, quel principe retenir ?

Ce qui importe surtout à ce stade d'analyse des trois variantes présentées ci-après est surtout le principe arrêté pour les facteurs d'ajustement (un ratio unique, une fourchette min et max, etc.) plutôt que les valeurs de pourcentages retenus.

Variante 1 – un ratio unique par zone

La première variante propose **un unique pourcentage de réduction du ratio de base**. Le tableau 3 ci-après dresse ainsi les ratios retenus pour cette variante 1 et pour chacune des cinq zones :

- **Concernant les logements**, quelle que soit la zone concernée, à l'exception de la vieille ville (zone 1) et afin d'éviter tout risque de report d'une demande en stationnement habitant non satisfaite sur le domaine public, **il est proposé de ne fixer aucune réduction**.
- Au sujet des activités, **plus on se rapproche de la gare, plus le facteur d'ajustement diminue** (donc moins il est possible d'aménager de places de stationnement). Il s'agit ici de pourcentages intermédiaires à la variante 2 (se référer au prochain paragraphe pour les justificatifs de ces pourcentages).

Tableau 3 – Facteurs d'ajustement, variante 1

| AFFECTATION | FACTEURS D'AJUSTEMENT | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|-----|
| | Zone 1 | Zone 2 | Zone 3 | Zone 4 | Zone 5 | |
| Logements habitants | 0% | 90% | 100% | 125% | N/A | N/A |
| Logements visiteurs | 0% | 90% | 100% | 125% | N/A | N/A |
| Activités employés | 0% | 40% | 60% | 80% | | 80% |
| Activités visiteurs/clients | 0% | 50% | 70% | 85% | | 90% |

Variante 2 – une fourchette min et max par zone

Cette deuxième variante propose des fourchettes min et max comme facteurs d'ajustement. La valeur inférieure détermine le nombre minimal de cases de stationnement nécessaires (cases de stationnement exigibles), la valeur supérieure le nombre maximal de cases admissibles. **Dans cette fourchette, il est possible de déterminer le nombre de cases de stationnement à réaliser.** Le tableau 4 ci-après dresse ainsi les ratios retenus pour cette variante 2 et pour chacune des cinq zones.

Tableau 4 – Facteurs d'ajustement, variante 2

| AFFECTATION | FACTEURS D'AJUSTEMENT | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|-----|--------|-----|--------|------|--------|------|--------|-----|
| | Zone 1 | | Zone 2 | | Zone 3 | | Zone 4 | | Zone 5 | |
| | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| Logements habitants | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | 150% | N/A | N/A |
| Logements visiteurs | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | 150% | N/A | N/A |
| Activités employés | 0% | 0% | 30% | 50% | 50% | 70% | 70% | 90% | 70% | 90% |
| Activités visiteurs/clients | 0% | 0% | 40% | 60% | 60% | 80% | 80% | 90% | 50% | 90% |

Pourquoi des fourchettes et non pas uniquement un ratio unique par zone ? Plusieurs réponses justifient ce choix. Elles sont listées ci-après :

- Tout d'abord **la plupart des règlements récents le font, suivant en cela l'exemple de la norme VSS 640 281**. Cette dernière explique ainsi que l'établissement d'une offre minimale en cases de stationnement à mettre à disposition doit, en l'absence de mesures d'accompagnement suffisantes, permettre d'éviter les reports de stationnement sur voirie, tandis que l'établissement de l'offre maximale en cases de stationnement admissible peut être envisagé si les conditions locales particulières le permettent (au niveau des charges admissibles du réseau routier, du respect des normes OPB et OPAir, etc.).
- Ensuite, ça **permet/autorise une certaine souplesse dans l'application de la norme, surtout pour les activités** (l'impact des fourchettes arrêtées pour les affectations de type logement est en effet très peu perceptible et donc sans réels enjeux) : meilleure adéquation par rapport aux contraintes constructives, prise en compte de « l'effet de proximité » avec une zone voisine, une « coloration » particulière pour des projets exemplaires par rapport à l'usage de la voiture individuelle, etc.
- Finalement, partant du principe de découpage du périmètre de l'étude en différentes zones, le système de ratio avec fourchettes prend également tout son sens puisque, pour les activités, le ratio max d'un périmètre donné (par exemple, la zone 1) correspond volontairement et systématiquement au ratio min du périmètre suivant (la zone 2). Ainsi, **les fourchettes permettent d'éviter toute discussion par rapport à la pertinence du découpage puisque deux parcelles attenantes, même si elles appartiennent à une zone différente, peuvent bénéficier de ratios identiques pour les activités**. Dans un certain sens, ces fourchettes permettraient donc également de lisser les ratios avec une graduation possible autour de la zone 1 et/ou de la gare de Sion.

Variante 3 – une minimum pour les logements, un maximum pour les activités

La troisième et dernière variante, comme la première, propose d'abandonner totalement le principe des fourchettes pour proposer un unique pourcentage de réduction du ratio de base. Toutefois, elle complète l'application du tableau en précisant que **le dimensionnement en cases de stationnement** (suite à l'application du facteur d'ajustement), **doit être considéré comme un minimum en ce qui concerne les logements et comme un maximum en ce qui concerne les activités**. Le tableau 5 ci-après dresse ainsi les ratios retenus pour cette variante 3 et pour chacune des cinq zones retenues.

Tableau 5 – Facteurs d'ajustement, variante 3

| AFFECTATION | FACTEURS D'AJUSTEMENT | | | | | | | | | |
|-------------------|-----------------------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|
| | Zone 1 | | Zone 2 | | Zone 3 | | Zone 4 | | Zone 5 | |
| | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
| Logements | | | | | | | | | | |
| habitants | 0% | - | 40% | - | 50% | - | 70% | - | N/A | N/A |
| Logements | | | | | | | | | | |
| visiteurs | 0% | - | 40% | - | 50% | - | 70% | - | N/A | N/A |
| Activités | | | | | | | | | | |
| employés | - | 0% | - | 50% | - | 70% | - | 90% | - | 90% |
| Activités | | | | | | | | | | |
| visiteurs/clients | - | 0% | - | 60% | - | 80% | - | 90% | - | 90% |

Le groupe de suivi de ce mandat (composé des différents chefs de services) et après prise de connaissance des différentes variantes proposées, **a convenu de retenir le principe de la variante 2** avec des fourchettes minimales et maximales pour toutes les affectations (logements et activités), à l'exception de la zone 4 (uniquement une fourchette minimale, pas de maximale).

Pour les logements, le risque de report sur domaine public de la demande stationnement non satisfaite sur domaine privé est limité par le choix de fourchettes peu éloignées du 100% quelle que soit la zone.

Pour les activités, les fourchettes proposées permettent d'être restrictif et volontariste par rapport à l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires, surtout là où il y a d'autres enjeux (hypercentre et centre-ville) : espace public, immobilisation de terrains, cohérence avec la politique des déplacements et le développement d'offres alternatives, etc.

La variante 1 (ratios unique par zone), **pose un problème très clair de manque de souplesse**. Ce règlement ainsi très rigide n'autoriserait aucune marge de manœuvre (hors dérogations) ou prise en compte des particularités de chaque projet.

La variante 3 sans fourchette minimale pour les activités (respectivement sans fourchette maximale pour les logements) **engendrerait obligatoirement des reports sur domaine public** (puisque à l'extrême cette variante permettrait de n'aménager aucune place de stationnement !); ce n'est pas défendable.

7. Contenu des autres articles

L'article révisé donné en annexe est le fruit de plusieurs itérations et discussions au sein du groupe de travail. Ledit règlement a également été soumis au juriste de la Ville autant au niveau de sa forme que de son fond.

Pour conserver la cohérence (avec le règlement existant) de la numérotation, l'article 40 actuel est décliné, dans la version révisée, en article 40, 40bis, 40ter, etc.

*Finalement, le **tableau comparatif entre le règlement actuel et le révisé** en annexe contient quelques compléments d'informations quant au nouveau contenu des articles 40 à 40septies.*

Article 40

L'article 40 donne les principes généraux d'applicabilité du règlement (contenu assez proche du règlement actuel) et les exceptions déjà commentées plus haut (tout particulièrement le contenu de l'alinéa c). Ce premier article amène toutefois les deux compléments d'information suivants :

- Par rapport à l'alinéa a), **il n'est pas possible de « saucissonner » un projet** avant de le soumettre au règlement révisé (par exemple pour essayer de « gagner » quelques places de stationnement à aménager aux frais derequérant) : en effet, **un projet est toujours à considérer comme un tout lors de sa mise à l'enquête publique**. Ce cas longuement discuté avec le groupe de suivi a été soumis au juriste de la Ville qui confirme cette obligation.
- L'alinéa d) aborde la notion nouvelle de « **plan de mobilité d'entreprise** » désormais lié à un permis de construire. C'est désormais une obligation pour toute entreprise de plus de 50 employés.

Article 40bis

L'article 40bis est consacré à la carte des zones et a été traité au chapitre 5.

Article 40ter

- **Les ratios de base** : certains règlements ne donnent que des facteurs d'ajustement et renvoient systématiquement à la norme VSS 640 281 pour les ratios de base. Pour le cas de Sion il a été décidé de limiter au maximum le renvoi à une norme en indiquant dans un tableau (tableau 1 de l'article 40ter) les ratios de base pour les affectations les plus fréquentes (la source de ces ratios n'est autre que la norme VSS 640 281) : logements, industrie / artisanat, bureaux / services, café / restaurant, hôtel, etc. Ce tableau couvre ainsi le 90 à 95% des cas.
- **Les fourchettes d'ajustement du tableau 2** ont été déterminées sur les bases suivantes :
 - **Zone 1** : en **vieille ville** l'aménagement supplémentaire de places de stationnement n'est pas possible, il n'y a donc pas lieu de considérer de fourchette (0% pour les logements comme pour les employés). Les parkings communaux à proximité immédiate permettent d'y pallier (Planta, Cible, Scex).
 - **Zone 2** : en **hypercentre** (proximité immédiate avec la gare et la gare routière), la réduction du nombre de cases de stationnement pour les activités doit être la plus forte (entre 30 et 50% pour les employés). Pour l'habitat, une réduction (entre 40 et 90% pour les habitants) peut être considérée (logements sans voiture), ce qui permet de limiter le risque de report d'une demande en stationnement des habitants non satisfaite sur le domaine public.

- **Zone 3** : au **centre-ville** (1^{ère} couronne), la réduction du nombre de cases de stationnement pour les activités doit être moyenne à forte (entre 50 et 70% pour les employés) car ces secteurs bénéficient encore d'une bonne offre transports publics. Pour l'habitat, une offre suffisante est nécessaire afin d'éviter les reports sur domaine public (entre 50 et 120% pour les habitants).
- **Zone 4** : dans les **quartiers et villages** plus éloignés du centre-ville, seule une fourchette minimale a été retenue par le Conseil Communal. Ainsi, la réduction du nombre de cases de stationnement pour les activités doit être faible à moyenne (minimum 70% pour les employés), alors que pour l'habitat, une offre suffisante est nécessaire afin d'éviter les reports sur domaine public (minimum 70% pour les habitants).
- **Zone 5** : en **zone industrielle et artisanale**, une réduction faible ou nulle pour les activités y est proposée, alors que pour l'habitat n'y est pas autorisé par le plan d'affectation de zone.
- Pour l'**habitat individuel**, le minimum est fixé à une place par unité (sans quoi l'application des tableaux 1 et 2 donne trop souvent un minimum de 2 places !).
- Les valeurs obtenues en cases de stationnement par l'application du règlement doivent être **arrondies à l'unité supérieure**. Ce n'est toutefois qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, qu'intervient l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'unité supérieure.
- **Les cases destinées aux visiteurs/clients** des logements et activités **doivent être clairement identifiées** (zone ou aménagement différencié, marquage spécifique, etc.) et laissées libre à cet effet. L'article 40 actuel n'en tient pas du tout compte. Ces places ne doivent en aucun cas être assimilées à des places supplémentaires à destination des habitants ou des employés.
- L'alinéa e) de l'article 40ter révisé règle également la question du **stationnement pour handicapé** à aménager en supplément de l'offre exigible. Les ratios indiqués sont tirés de la norme VSS 640 281 et de la pratique en la matière.
- Le règlement et son application ne concernent que les places de stationnement sur fond privé à l'occasion de la construction ou de la modification d'une construction, voire encore un changement d'affectation de bâtiments ou d'installations. **Il n'est donc en aucun cas question de rétroactivité** pour des autorisations données sous le régime de l'ancienne version du règlement.

Article 40quater

Cet article ancre deux principes importants :

- **A partir d'un certain nombre de places, l'enfouissement du stationnement** (parking souterrain) **est obligatoire** (alinéa a). Il encourage (alinéa b) également (une obligation n'est pas réaliste dans ce cas précis) la non multiplication des rampes d'accès (zones généralement conflictuelles et difficiles à sécuriser).
- **L'arborisation des parkings est obligatoire** (alinéa c) pour le stationnement en surface ou ses abords immédiats, mais également pour la surface non construite des parkings souterrains.

Article 40quinques

L'article 40quinques alinéa a traite de la **mutualisation du stationnement**, autrement dit, une utilisation successive dans le temps d'une même place de stationnement. Exemple : un programme avec des affectations commerciales (demande en journée) et de loisirs (pics de demande en soirée).

L'alinéa b vise l'offre stationnement nouvelle / existante et encourage (parce que ce n'est pas possible de contraindre vis-à-vis d'un permis de construire généralement délivré depuis plusieurs années) par convention à **maintenir l'ouverture de ces places hors des heures d'utilisation principales**. Par exemple, les parkings souterrains de certains commerces du centre-ville pourraient restés ouverts en soirée et la nuit pour les visiteurs du centre-ville (cafés/restaurants/loisirs) et les habitants.

Article 40sexies

Le contenu de cet article reprend en partie celui de l'article 40 existant et règle les **dérogations** (alinéa a, par exemple dans le cas d'éco-quartiers, de bâtiments sans voitures ou d'autres cas particuliers), les **impossibilités constructives** (alinéa b) ainsi que les **contributions financières** (alinéa c).

Article 40septies

Finalement, l'article 40 septies traite du **stationnement des deux-roues légers et deux-roues motorisés** (définis à l'alinéa a). Partant d'un principe similaire au stationnement voiture, cet article précise :

- Pour les affectations les plus fréquentes, le **nombre de places deux-roues à aménager** (tableau 3 de l'alinéa b). Ces ratios sont issus de la littérature habituellement utilisée dans la profession (guide édité par l'OFROU). La norme VSS en vigueur est en effet moins récente et jugée moins appropriée. Contrairement au stationnement voiture, l'article 40septies impose uniquement une fourchette minimale et ne fait pas référence à des zones ou une carte de zones (le besoin en stationnement vélo est le même pour toutes les conditions communales, puisqu'il dépend essentiellement du parc de deux-roues et non pas de l'intensité de l'utilisation de ces derniers. **Dans le cas du stationnement vélo, il n'y a donc pas de zonage à considérer**).
- L'alinéa c précise la **répartition de l'offre stationnement globale des deux-roues entre places exclusivement destinées aux deux-roues-légers (2/3 du total) et places dites mixtes (1/3 du total)**. La pratique montre que l'application des ratios du tableau 3 donne généralement un dimensionnement plutôt généreux. Ainsi, aménager 1/3 de l'offre en places mixtes permet à la fois de répondre à la demande supplémentaire des deux-roues motorisés et de maximiser l'utilisation de l'offre globale en stationnement deux-roues.
- L'alinéa d définit les **critères d'aménagement et d'emplacement du 2/3 de places destinées aux deux-roues légers**. Le stationnement plutôt longue durée des habitants (prioritairement nocturne) et des employés (essentiellement diurne) nécessite un niveau de confort et de sécurité plus élevé que le stationnement de courte durée (visiteurs, clients, etc.). C'est pourquoi un local, au rez-de-chaussée, est à favoriser pour les habitants et employés alors qu'un parking extérieur (mais abrité) est préféré pour les clients-visiteurs.
- L'alinéa e précise les **critères d'aménagement et d'emplacement des places mixtes** destinées aux deux-roues motorisés et légers. Pour que les espaces extérieurs (parfois déjà minimalistes) ne soient pas occupés par du stationnement deux-roues motorisés, les places mixtes des habitants et employés doivent obligatoirement être aménagées en souterrain (forcément, lorsqu'il y en a !).
- Finalement, l'alinéa f contraint (comme pour le stationnement voitures) à **arboriser les alentours des parkings deux-roues**.

8. Etude de cas

Avant de conclure et en guise de comparaison, **quelques cas concrets et récents ont été soumis au règlement stationnement actuel et révisé**. Voici les résultats et leur interprétation sommaire.

CAS N°1 : projet de quatre villas

- **Données de base** : Uvrier, 2x2 villas de ~145m²/villa.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : un total de 8 places couvertes.
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 4 places, sans distinction entre place habitants, respectivement place visiteurs.
- **Application de l'article 40 révisé** : projet situé en zone 4, soit minimum 5 places et pas de maximum (dont 1 place visiteur).
En complément, l'article 40 révisé précise également les éléments suivants :
 - **Stationnement pour handicapé** : pas d'obligation (car <10 places retenues).
 - **Mesures d'aménagement** : en surface ou en souterrain (car <10 places retenues) ; par contre l'arborisation est obligatoire.
 - **Stationnement deux-roues** : minimum 8 places habitants (5 places vélo dans un local intérieur et 3 places mixtes dans parking couvert ou en extérieur) et minimum 2 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce cas d'étude n°1, le dimensionnement de 8 places est vérifié dans les deux cas (article 40 actuel et révisé).

CAS N°2 : programme mixte logements / bureaux

- **Données de base** : Châteauneuf, 5 appartements de ~110m²/logement et bureaux de 110m² de SBP.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : 3 places en souterrain et 11 places extérieures, soit un total de 14 places.
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 5 places pour les logements et minimum 2.2 places pour les bureaux.
- **Application de l'article 40 révisé** : projet situé en zone 4 (et hypothèse de bureaux de type « autres services »), soit minimum 8 places et pas de maximum (dont 2 places employé, dont 1 place visiteur en lien avec les logements, dont 1 place client en lien avec le bureau).
En complément, l'article 40 révisé précise également les éléments suivants :
 - **Stationnement pour handicapé** : 1 place supplémentaire au minimum (si plus de 10 places retenues).
 - **Mesures d'aménagement** : si plus de 10 places retenues, 80% de l'offre en souterrain (soit minimum 8 places) ; l'arborisation est obligatoire.
 - **Stationnement deux-roues** : minimum 9 places habitants/emplois (6 places vélo dans un local intérieur et 3 places mixtes dans le parking souterrain) et minimum 3 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce cas d'étude n°2, le dimensionnement de 14 places est vérifié dans les deux cas (article 40 actuel et révisé).

CAS N°3 : programme mixte bureaux et commerces

- **Données de base** : Ronquoz, bureaux de 530m² de SBP et commerce(s) sur 530m² de SBP.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : 14 places en souterrain et 12 places extérieures, soit un total de 26 places.
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 11 places pour les bureaux et minimum 25 places pour le(s) commerce(s).
- **Application de l'article 40 révisé** : projet situé en zone 2 (et hypothèse de bureaux de type « autres services » et commerce de type « nombreuse clientèle »), soit minimum 6 places et maximum 8 places (dont 2 places client) pour les bureaux et minimum 15 places et maximum 22 places (dont entre 12 et 18 places pour les clients) pour le(s) commerce(s).

En complément, l'article 40 révisé précise également les éléments suivants :

- **Stationnement pour handicapé** : 1 place supplémentaire au minimum.
- **Mesures d'aménagement** : 80% de l'offre en souterrain (soit minimum 17 à 24 places) ; l'arborisation est obligatoire.
- **Stationnement deux-roues** : minimum 7 places employés (5 places vélo dans un local intérieur et 2 places mixtes dans le parking souterrain) et minimum 8 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce cas d'étude n°3, le dimensionnement de 26 places est n'est pas vérifié dans le premier cas (article actuel, minimum 36 places) mais l'est sur la base du règlement révisé (entre 21 et 30 places au total) !

CAS N°4 : projet de la Matze

- **Données de base** : centre-ville, 120 appartements de ~167m²/logement.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : 163 places en souterrain et 12 places extérieures, soit un total de 175 places.
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 120 places.
- **Application de l'article 40 révisé** : projet situé en zone 2, soit minimum 90 places et maximum 200 places (dont entre 9 et 19 places visiteurs).

En complément, l'article 40 révisé précise également les éléments suivants :

- **Stationnement pour handicapé** : 4 places supplémentaires au minimum.
- **Mesures d'aménagement** : 80% de l'offre en souterrain (soit minimum 72 à 160 places) ; l'arborisation est obligatoire.
- **Stationnement deux-roues** : minimum 180 places habitants (120 places vélo dans un local intérieur et 60 places mixtes dans le parking souterrain) et minimum 45 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce cas d'étude n°4, le dimensionnement total de 175 places est vérifié dans les deux cas (règlement actuel et révisé).

CAS N°5 : programme de logements avec des studios

- **Données de base** : rue des Pâquerettes 41, 57 appartements de ~79m²/logement, dont 7 studios.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : 41 places en souterrain et 41 places extérieures, soit un total de 82 places.
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 57 places.
- **Application de l'article 40 révisé** : projet situé en zone 4, soit minimum 36 places et pas de maximum (dont 4 places visiteurs).
En complément, l'article 40 révisé précise également les éléments suivants :
 - **Stationnement pour handicapé** : 2 places supplémentaires au minimum.
 - **Mesures d'aménagement** : 80% de l'offre en souterrain (soit minimum 29 places) ; l'arborisation est obligatoire.
 - **Stationnement deux-roues** : minimum 86 places habitants (57 places vélo dans un local intérieur et 29 places mixtes dans le parking souterrain) et minimum 22 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce cas d'étude n°5, le dimensionnement de 82 places est vérifié dans les deux cas (article 40 actuel et révisé).

CAS N°6 : centre commercial COOP à Uvrier

- **Données de base** : Uvrier, surfaces commerciales réparties sur 11'500m² SBP.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : 305 places réalisées (qui servent également aux autres commerces à proximité).
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 720 places (sans distinction entre employés et clients).
- **Application de l'article 40 révisé** : l'alinéa c de l'article 40 stipule qu'une évaluation approfondie est exigée dans le cas d'une affectation commerciale. En faisant abstraction de cet alinéa, l'application du règlement révisé donnerait les résultats théoriques suivants :
 - **Stationnement voiture** : projet situé en zone 4, soit minimum 621 places et pas de maximum (dont 509 places visiteurs).
 - **Stationnement pour handicapé** : 13 places supplémentaires au minimum.
 - **Mesures d'aménagement** : 80% de l'offre en souterrain (soit 497 places) ; l'arborisation est obligatoire.
 - **Stationnement deux-roues** : minimum 69 places employés (46 places vélo dans un local intérieur et 23 places mixtes) et minimum 149 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce cas d'étude n°6, le dimensionnement de 305 places n'est pas vérifié au regard du règlement actuel (minimum 720 places en application de la norme VSS à laquelle l'article 40 actuel renvoie).

Plusieurs paramètres sont source d'erreur et sont désormais pris en considération dans la nouvelle rédaction qui impose une évaluation approfondie : vérifier scrupuleusement l'information de surface fournie (dans le cas présent, seule le rez d'environ 6'000m² SBP est en fonction !), préciser les surfaces de vente (et « sortir » les surfaces affectées aux zones de stockage et entreposage, aux circulations internes du commerces, etc.), discerner les surfaces dites « magasin à nombreuse clientèle » des « autres magasins », etc.

CAS N°7 : centre commercial MIGROS à Champsec

- **Données de base** : Champsec, surfaces commerciales sur 5'100m² SBP.
- **Dimensionnement prévu par le requérant** : 122 places réalisées (dont 59 places couvertes et 63 places non couvertes).
- **Application de l'article 40 actuel** : minimum 330 places (sans distinction entre employés et clients).
- **Application de l'article 40 révisé** : l'alinéa c de l'article 40 stipule qu'une évaluation approfondie est exigée dans le cas d'une affectation commerciale. En faisant abstraction de cet alinéa, l'application du règlement révisé donnerait les résultats théoriques suivants :
 - **Stationnement voiture** : projet situé en zone 4, soit minimum 280 places et pas de maximum (dont 229 places visiteurs).
 - **Stationnement pour handicapé** : 6 places supplémentaires au minimum.
 - **Mesures d'aménagement** : 80% de l'offre en souterrain (soit minimum 224 places) ; l'arborisation est obligatoire.
 - **Stationnement deux-roues** : minimum 32 places employés (21 places vélo dans un local intérieur et 11 places mixtes) et minimum 68 places visiteurs (à l'extérieur).

En conclusion et pour ce dernier cas d'étude n°7, le dimensionnement de 122 places n'est pas vérifié au regard du règlement actuel (minimum 330 places en application de la norme VSS à laquelle l'article 40 actuel renvoie).

Les mêmes sources d'erreur que mentionnées au cas précédent n°6 justifient l'évaluation approfondie imposée par la nouvelle rédaction.

Dossiers mis à l'enquête en 2015 et 2016

Finalement, l'annexe 5 étend cette analyse de cas à une sélection de dossiers mis à l'enquête durant 2015 et 2016.

Afin que les règlements stationnement actuel et révisé puissent être comparés, le besoin stationnement des visiteurs (pour le règlement révisé) est ignoré.

9. Synthèse et conclusion

L'article 40 RCCZ ainsi révisé est désormais constitué de **sept articles** (de 40 à 40septies) et d'**une carte des secteurs** (découpage en cinq zones retenu).

La révision a d'une part permis de mieux cadrer le dimensionnement du stationnement (des fourchettes min et max du besoin stationnement à ne pas dépasser hors cas particuliers et un principe de « graduation » de l'offre stationnement en fonction de la zone concernée, prioritairement en lien avec les activités, dans une moindre mesure pour les logements).

Au niveau des ratios stationnement, le règlement révisé diffère peu de la précédente version.

Il conserve des ratios suffisants pour le stationnement en lien avec les logements (afin d'éviter des reports sur le stationnement public sur voirie).

Il est par contre un peu plus restrictif pour les activités du centre-ville situées à des distances acceptables à pied ou à vélo depuis la gare (zone 2 et 3 essentiellement).

En cela, il est en cohérence avec la politique générale de la Ville, notamment en ce qui concerne les objectifs de report modal pour les déplacements domicile – travail.

Finalement, la comparaison entre les ratios stationnement retenus pour Sion et ceux des exemples analogues (chapitre 3) confirme les choix effectués ; en effet, Sion (dans sa version révisée) est désormais relativement proche des règlements récents (avec un contexte similaire).

D'autre part, cette révision a également permis d'introduire toute une série de notions complémentaires qui ont un caractère tantôt obligatoire (plan de mobilité d'entreprise, offre en souterrain, arborisation et principes d'aménagement, stationnement pour les deux-roues, etc.), **tantôt volontariste** (mutualisation du stationnement, démarches de type « éco-quartier » ou « bâtiment sans voiture », etc.).

Finalement, **la cohérence de ce règlement de stationnement sur fond privé devra être vérifiée au regard de la politique de la Ville en matière de stationnement sur fond public**. On l'a vu précédemment, ces deux typologies de stationnement sont logiquement très liées avec des effets de reports possibles de l'un sur l'autre.

10. Liste des figures et tableaux

A 1.1. Liste des figures

| | |
|---|----|
| Figure 1 – Extrait du plan d'affectation de zone (source : SIT Ville de Sion) | 4 |
| Figure 2 – Desserte transports publics (2015) | 5 |
| Figure 3 - Découpage du territoire en cinq zones | 11 |
| Figure 4 – Statistiques des habitants à l'hectare..... | 27 |
| Figure 5 –Statistiques des emplois à l'hectare..... | 28 |

A 1.2. Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 1 – Analyse de cas : liste | 6 |
| Tableau 2 – Analyse de cas : ratios stationnement et facteurs d'ajustement..... | 7 |
| Tableau 3 – Facteurs d'ajustement, variante 1 | 13 |
| Tableau 4 – Facteurs d'ajustement, variante 2 | 14 |
| Tableau 5 – Facteurs d'ajustement, variante 3 | 15 |

11. Annexes

Annexe 1 : Carte statistiques des habitants et emplois à l'hectare

Annexe 2 : Article 40 actuel et annexe

Annexe 3 : Article 40 révisé et annexe

Annexe 4 : Analyse des mises à l'enquête de 2015 et de 2016

Annexe 5 : Tableau comparatif des deux règlements et justificatifs

Annexe 1 : Cartes statistiques des habitants et emplois à l'hectare

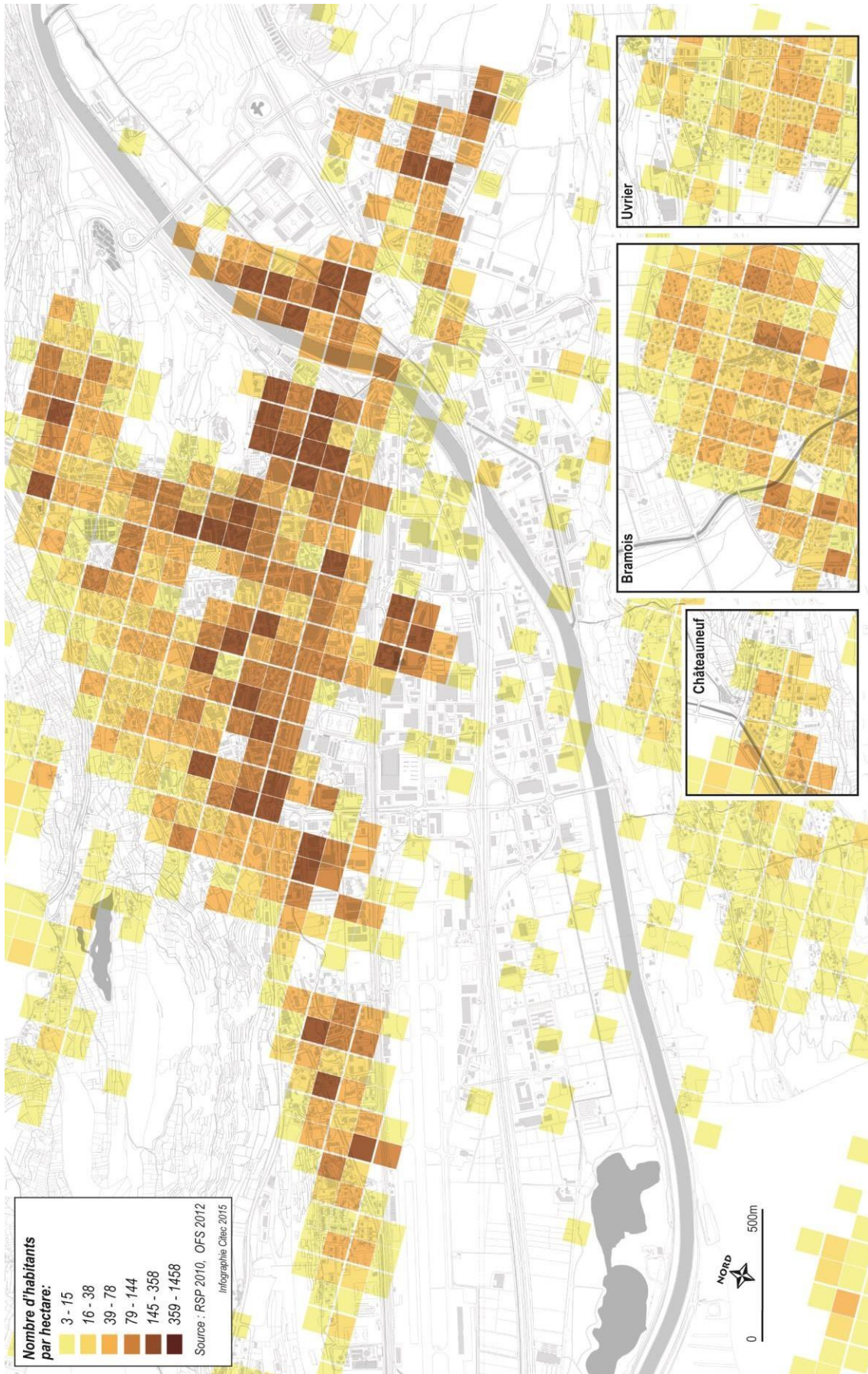


Figure 4 – Statistiques des habitants à l'hectare

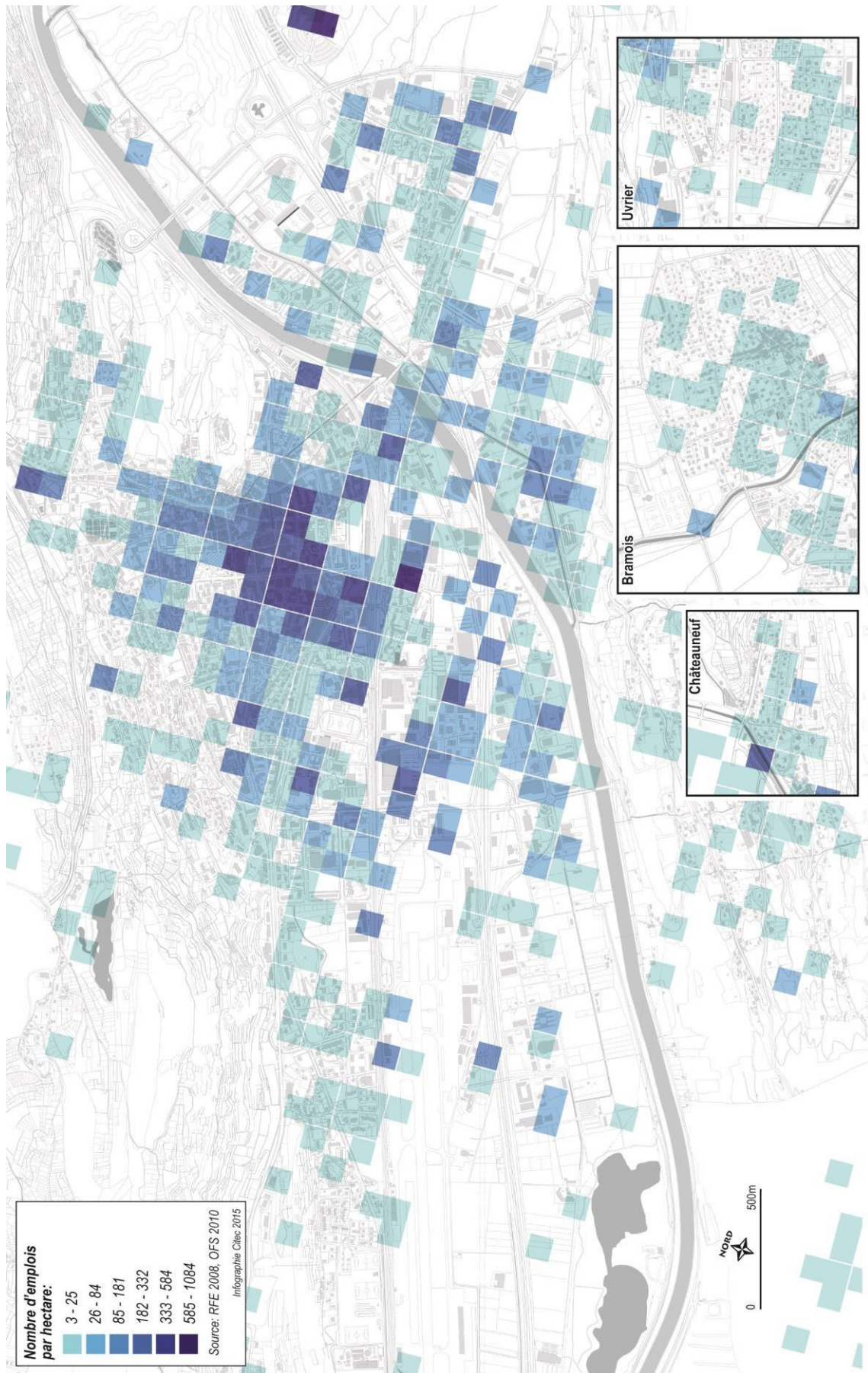


Figure 5 – Statistiques des emplois à l'hectare

Annexe 2 : Article 40 actuel et annexe

Le Conseil municipal peut déterminer des zones de protection absolue.

- b) Les fosses à fumier et à purin seront étanches. Elles seront entretenues d'une façon convenable et entourées d'une bordure de maçonnerie suffisante pour empêcher l'écoulement du purin.
- c) Le purin ne doit être déversé ni dans les égouts, ni dans les bisces ou cours d'eau.

Article 38

Le déversement des eaux pluviales sur le domaine public est interdit. Elles doivent être conduites dans des puits perdus, soit dans des canalisations publiques.

**Eaux
pluviales**

Article 39

En vue d'assainir un îlot ou d'améliorer l'aménagement de cours ou de jardins, le Conseil municipal peut subordonner l'octroi d'un permis à la démolition partielle ou totale de bâtiments, d'annexes, de murs de clôture et à l'exécution de terrassements ou d'autres ouvrages.

**Assainis-
sement
des îlots**

E. CIRCULATION

Article 40

- a) Pour chaque nouvelle construction, de même que pour chaque transformation importante ou changement d'affectation important, le Conseil municipal exigera un nombre suffisant de places de parc, couvertes ou non, sur domaine privé, sauf si l'intérêt général s'y oppose (sécurité, pollution, trafic...).
- b) Il pourra être exigé au minimum:
 - habitation: 1 place par logement
 - bureau et magasin: 1 place pour 50 m² de surface brute, mais au minimum 1 place par unité d'exploitation
 - hôtel: 1 place pour 4 lits d'hôtes
 - café-restaurant: 1 place pour 20 m² de surface brute, mais au minimum 1 place pour 4 places de consommateurs.

**Places
de parc**

- c) Pour d'autres commerces, exploitations, industries ou écoles, le nombre de places sera déterminé sur la base des normes de l'Union suisse des professionnels de la route (USPR).
- d) Le Conseil municipal peut dispenser les constructeurs d'aménager des places, jardins et garages privés moyennant une contribution pour la réalisation d'aménagements publics similaires dans le secteur.
- e) Dite contribution variera entre Fr. 2 000.— et Fr. 20 000.— pour chaque place de parc manquante selon règlement d'application à établir par le Conseil municipal, en fonction notamment de la zone et de la situation urbaine et sera versée sur un fonds spécial pour l'aménagement des places de parc.

Article 41

- Sorties sur voies publiques - visibilité**
- a) Pour les sorties sur voies publiques, la sécurité de la circulation et la visibilité doivent être assurées.
 - b) Le Conseil municipal peut refuser les demandes de construction de garages ou autres bâtiments dont l'accès sur la voie publique présente des inconvénients ou des dangers pour la circulation.
 - c) Les murs et clôtures de toute nature en bordure des voies publiques doivent être aménagés et maintenus de façon à ne pas gêner la circulation.
 - d) La législation routière cantonale et lignes directrices de l'USPR serviront de base au Conseil municipal pour les cas non prévus par le présent règlement.

Article 42

- Routes privées**
- a) Le tracé et la largeur des routes privées peuvent être prescrits par le Conseil municipal en tenant compte du voisinage, de la charge du trafic et de la sécurité des piétons, en référence aux lignes directrices de l'USPR.
 - b) Les voies privées sont entretenues, nettoyées et débarrassées des débris, de la boue et de la poussière, rendues praticables aux piétons en temps de neige et sablées en cas de verglas. Ces travaux sont à la charge des propriétaires. La Municipalité a le droit d'exiger que ces voies soient convenablement éclairées.

Annexe au règlement de construction et de zones

CHAPITRE 3 POLICE DES CONSTRUCTIONS

E. CIRCULATION

Contribution pour places de parc manquantes

Article 40 litt e.

Selon décision du Conseil municipal du 8 février 1990.

| | |
|------------------------------------|----------|
| 1. Centre I | |
| Centre II | |
| Mixte I | 20 000.- |
| 2. Centre III | |
| Collectif tours | 18 000.- |
| 3. Collectif A | 16 000.- |
| 4. Collectif B | |
| Collectif C | |
| Mixte II | 14 000.- |
| 5. Vieille ville | |
| Village + hameaux | 12 000.- |
| 6. Mixte III | 10 000.- |
| 7. Autres zones | |
| Habitat individuel de plaine | |
| Habitat individuel coteau | |
| Habitat individuel coteau sensible | |
| Industrielle I | |
| Industrielle II | 5 000.- |

Places de jeux pour enfants

Article 43

Selon décision du Conseil municipal du 13 février 1992

Le sens de cet article est bien de dire que les places de jeux doivent être aménagées partout où cela est possible, ce qui est très rarement le cas dans les zones de centre.

D'autre part, le principe de la taxe compensatoire n'est pas prévu pour les places de jeux.

Annexe 3 : Article 40 révisé et annexe

CHAPITRE E : STATIONNEMENT VOITURES ET DEUX-ROUES**Principe général et exceptions****Article 40**

- a) Pour toute nouvelle construction, chaque propriétaire est tenu de prévoir, sur son terrain privé, un nombre suffisant de places de stationnement ou garages pour assurer le parcage des voitures.

Lors d'une transformation et/ou d'un changement d'affectation, les places supplémentaires exigibles doivent être mises à disposition, en plus de la situation acquise.

En cas de reconstruction d'un immeuble après démolition, les places de parc sont exigées comme pour un immeuble neuf.

Par conséquent, cet article 40 ne s'applique pas lorsqu'il n'y a pas de nouvelle construction ou de reconstruction, de transformation ou de changement d'affectation.

- b) Le nombre de places à construire sera déterminé conformément à l'article 40ter, sous réserve des prescriptions de la lettre c.
- c) Pour tout projet complexe (centre commercial, plan de quartier, etc.), la Municipalité exigera une évaluation approfondie du dimensionnement du stationnement (application des normes VSS en vigueur, exemples analogues, analyse du périmètre élargi, stratégie de réduction des besoins de stationnement, etc.).
- d) Pour toute activité économique dont le nombre d'employés est supérieur à 50 (quel que soit leur taux d'activité), un plan de mobilité est exigé en cas de nouvelle construction, transformation importante, tout changement d'affectation ou aménagement de stationnement supplémentaire. Ce plan de mobilité doit être validé par La Municipalité lors du dépôt de mise à l'enquête définitive, notamment en ce qui concerne l'optimisation du dimensionnement du stationnement.
- e) Pour tout projet de création ou d'extension de places de stationnement non lié à une nouvelle construction ou reconstruction, transformation ou changement d'affectation :
- son dimensionnement en stationnement devra être vérifié selon l'art. 40 ter.
 - sa réalisation devra être compatible aux prescriptions relatives aux aménagements extérieurs selon l'art. 53.

Les parkings d'utilité publique ne sont pas soumis à cet alinéa.

Définition des zones**Article 40bis**

Un découpage du territoire en cinq zones est défini par la carte des secteurs de stationnement figurant en annexe au présent règlement :

- La zone 1 correspondant à la vieille ville.
- La zone 2 délimitée par une distance de 500m autour de la gare (5-10min à pied).
- La zone 3 délimitée par une distance de 1km autour de la gare (10-15min à pied).
- La zone 4 regroupant tous les autres secteurs de la commune (à l'exception des zones industrielles et artisanales).
- La zone 5 correspondant aux zones industrielles et artisanales.

La carte des secteurs de stationnement peut être révisée périodiquement par le Conseil Municipal.

La carte des zones en vigueur au moment du dépôt de la mise à l'enquête définitive fait foi.

Article 40ter**Ratios et facteurs d'ajustement**

- a) Les exigences de stationnement sont déterminées selon les tableaux 1 et 2 ci-dessous, sous réserve des prescriptions particulières de l'art. 40 let. c.

Ainsi, le nombre de places exigé est défini en multipliant le ratio de base du tableau 1 (en fonction des affectations) par le facteur d'ajustement du tableau 2 (en fonction de la carte de zones annexée) ; le nombre de places de stationnement à réaliser doit être compris entre les fourchettes minimale et maximale ainsi déterminées.

Tableau 1 : ratios de base pour les affectations les plus fréquentes

| AFFECTATION | | RATIO DE BASE | | | | |
|---|------------------------------------|-----------------------------------|----------|---------|-------------------|------------------------------|
| | | Unité de référence ⁽¹⁾ | Habitant | Employé | Visiteur / client | Employé et visiteur / client |
| ACTIVITES | Logements | par 100m ² SBPu | 1.0 | - | 0.1 | - |
| | Industrie / artisanat | par EPT ⁽²⁾ | - | 1.0 | 0.2 | - |
| | Bureaux / service | par 100m ² SBPu | - | 2.0 | 1.0 | - |
| | Nombreuse clientèle ⁽³⁾ | | | | | |
| | Autres services ⁽⁴⁾ | par 100m ² SBPu | - | 2.0 | 0.5 | - |
| | Café / restaurant | par place assise | - | - | - | 0.2 |
| | Hôtel | par lit | - | - | - | 0.5 |
| Autres affectations ⁽⁵⁾ | | | | | | |

(1) SBPu : Surface Brute de Plancher utile.

(2) EPT : Equivalent Plein Temps.

(3) par exemple : banque, poste, administration publique avec guichets, agence de voyage, médecin, dentiste, pressing, coiffeur, etc.

(4) par exemple : administration publique sans guichet, bureau d'ingénieur ou d'architecte, étude d'avocat, assurance, caisse maladie, administration d'industries, fiduciaire, laboratoire, entreprise de transport, etc.

(5) pour les affectations non définies dans le tableau 1 (magasin, école, hôpital, stade de football, etc.), le ratio de base est défini par les normes VSS en vigueur, sous réserve des prescriptions particulières de l'art. 40 let. c).

Tableau 2 : pourcentages pour la définition du facteur d'ajustement

| AFFECTATION | FACTEUR D'AJUSTEMENT | | | | | | | | | |
|------------------------------------|----------------------|-----|--------|-----|--------|------|--------|-----|--------|-----|
| | Zone 1 | | Zone 2 | | Zone 3 | | Zone 4 | | Zone 5 | |
| | min | max | min | max | min | max | min | max | min | Max |
| Logements habitants | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | - | N/A | N/A |
| Logements visiteurs | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | - | N/A | N/A |
| Activités employés | 0% | 0% | 30% | 50% | 50% | 70% | 70% | - | 70% | 90% |
| Activités visiteurs/clients | 0% | 0% | 40% | 60% | 60% | 80% | 80% | - | 50% | 90% |

- b) Pour l'habitat individuel, le minimum est de une place par habitation (zone 1 exceptée), hors besoin des visiteurs.
- c) Les valeurs obtenues en cases de stationnement par l'application du règlement doivent être arrondies à l'unité supérieure. L'arrondi se fait à la fin des calculs, au moment de l'application des facteurs d'ajustement du tableau 2.
- d) Dans le cas où seul un ratio de base est défini pour les employés et les visiteurs/clients (notamment pour les affectations « café/restaurant » ou « hôtel » du tableau 1), le facteur d'ajustement des visiteurs/clients s'applique.
- e) En ce qui concerne les cases de stationnement pour handicapé :
- Pour un parking de 10 places ou plus, il sera aménagé au minimum une place handicapé (en supplément du nombre de places exigible).
 - Pour un parking de 50 places ou plus, il sera aménagé au minimum 2% du total en place handicapé (en supplément du nombre de places exigibles) ; le nombre de places obtenu sera arrondi à l'unité supérieure.

Mesures d'aménagement

Article 40quater

- a) A partir de 10 places, une partie de l'offre stationnement doit être enterrée (zone 5 ou projet d'utilité publique exceptés) :
- Entre 10 et 20 places, au moins 60% de l'offre sera enterrée.
 - Dès 21 places et au-delà, au moins 80% de l'offre sera enterrée.
- En cas d'impossibilité technique pour enterrer, l'offre stationnement doit être aménagée dans le socle du bâtiment, moyennant l'accord préalable du Conseil Municipal.
- b) Dans le cas d'un parking souterrain, l'usage des rampes existantes à proximité (liaisons souterraines entre parkings) seront favorisées. Lorsqu'une rampe commune n'est pas envisageable, un ascenseur sera privilégié.
- Par contre, à chaque nouvelle rampe aménagée, l'obligation de la partager avec une future construction connexe sera inscrite au Registre foncier.
- c) L'arborisation des parkings est obligatoire (y compris la surface d'un parking souterrain lorsqu'elle n'est pas construite) et est à répartir uniformément sur la surface de stationnement ou ses abords immédiats. Les minimas suivants s'appliquent pour le stationnement en surface :
- Revêtement bitumineux, dallage, pavé : un arbre pour trois places.
 - Grille-gazon : un arbre pour quatre places.
 - La fosse de plantation aura une dimension minimale de 9 m³.

Mutualisation et stationnement

Article 40quinques

- a) Une complémentarité d'usage avec une offre de stationnement existante ou à créer peut être proposée par le requérant, sur la base d'une évaluation circonstanciée du potentiel de mutualisation (c'est-à-dire l'utilisation successive dans le temps d'une même place pour diverses activités telles que les achats et les loisirs).
- b) Pour tout nouveau parking privé (entreprise) ou privé à usage public (activités économiques, commerciales, sportives ou de loisirs) de plus de 20 places, la Municipalité peut exiger l'ouverture au public de tout ou partie de ces places en dehors des heures d'utilisation principales.
- La Municipalité favorise l'ouverture au public des parkings existants (privés ou privés à usage public) par d'autres moyens, notamment par convention.

Dérogations et impossibilités constructives

Article 40sexies

- a) La Municipalité peut octroyer des dérogations aux minimums prévus par l'art. 40ter lorsqu'elles sont justifiées par le requérant, par exemple dans le cas d'«éco-quartiers» ou de «bâtiments sans voiture» (trafic particulier quantitativement faible). Le requérant établira un concept de gestion de la mobilité avec des mesures d'accompagnement clairement identifiées (auto-partage, coopérative d'habitation, plan de mobilité, etc.). Ce concept doit être fourni au moment du dépôt de mise à l'enquête définitive.
- La municipalité peut également octroyer des dérogations aux maximums prévus par l'art. 40ter dans certains cas particuliers dûment justifiés (flotte de véhicules de livraison ou voiture de collection).
- La Municipalité se réserve le droit, en tout temps, de vérifier l'application et le suivi des mesures d'accompagnement.
- b) La Municipalité peut également demander à réduire, voire supprimer, le nombre de places exigible lorsque :
- Leur accessibilité et le dimensionnement / l'exploitation des voiries d'accès ne peuvent être réalisées dans de bonnes conditions de sécurité.

- Le terrain disponible est insuffisant, notamment pour satisfaire le quota d'espaces verts exigible.
- La protection du patrimoine construit et non construit et les aménagements urbains sont en contradiction avec leur réalisation.

Dans ces trois cas, la lettre c de la présente disposition est applicable.

c) En cas d'impossibilité technique par le requérant d'aménager les places requises sur son propre fonds, le Conseil Municipal décide des conditions de remplacement suivantes :

- Aménager les places requises sur fonds d'autrui, moyennant l'inscription d'une servitude au registre foncier en faveur de la Ville de Sion.
- Verser une contribution unique (se référer à la carte des secteurs en annexe) de 20'000.- en zones 1, 2 ou 3, de 15'000.- en zone 4, de 10'000.- en zone 5.

Cette contribution n'est pas remboursée en cas de changement d'affectation ultérieure.

Pour garantir les obligations du maître de l'ouvrage découlant du présent article, la Commune est au bénéfice d'une hypothèque légale directe, valable sans inscription au Registre foncier. Le propriétaire pourra être libéré de cette hypothèque en fournissant une garantie bancaire du montant correspondant.

**Stationnement
deux-roues**
Article 40septies

- a) La présente disposition est applicable pour le stationnement des deux-roues, à savoir :
- Les "deux-roues légers" (vélos et vélos électriques).
 - Les "deux-roues motorisés" (cyclomoteurs, motos et scooters).
- b) Une offre en places de stationnement destinées aux deux-roues doit être aménagée. Elle fait l'objet du tableau 3 pour les affectations les plus fréquentes. Ces valeurs indicatives sont à apprécier en fonction des conditions locales ; un seuil minimum est toutefois fixé à 75% de ces valeurs indicatives ; le nombre de places obtenu sera arrondi à l'unité supérieure.
- Les facteurs d'ajustement (tableau 2 de l'article 40ter) et la carte des zones annexée ne sont pas applicables au stationnement des deux-roues.

Tableau 3 : valeurs indicatives pour le dimensionnement du stationnement deux-roues

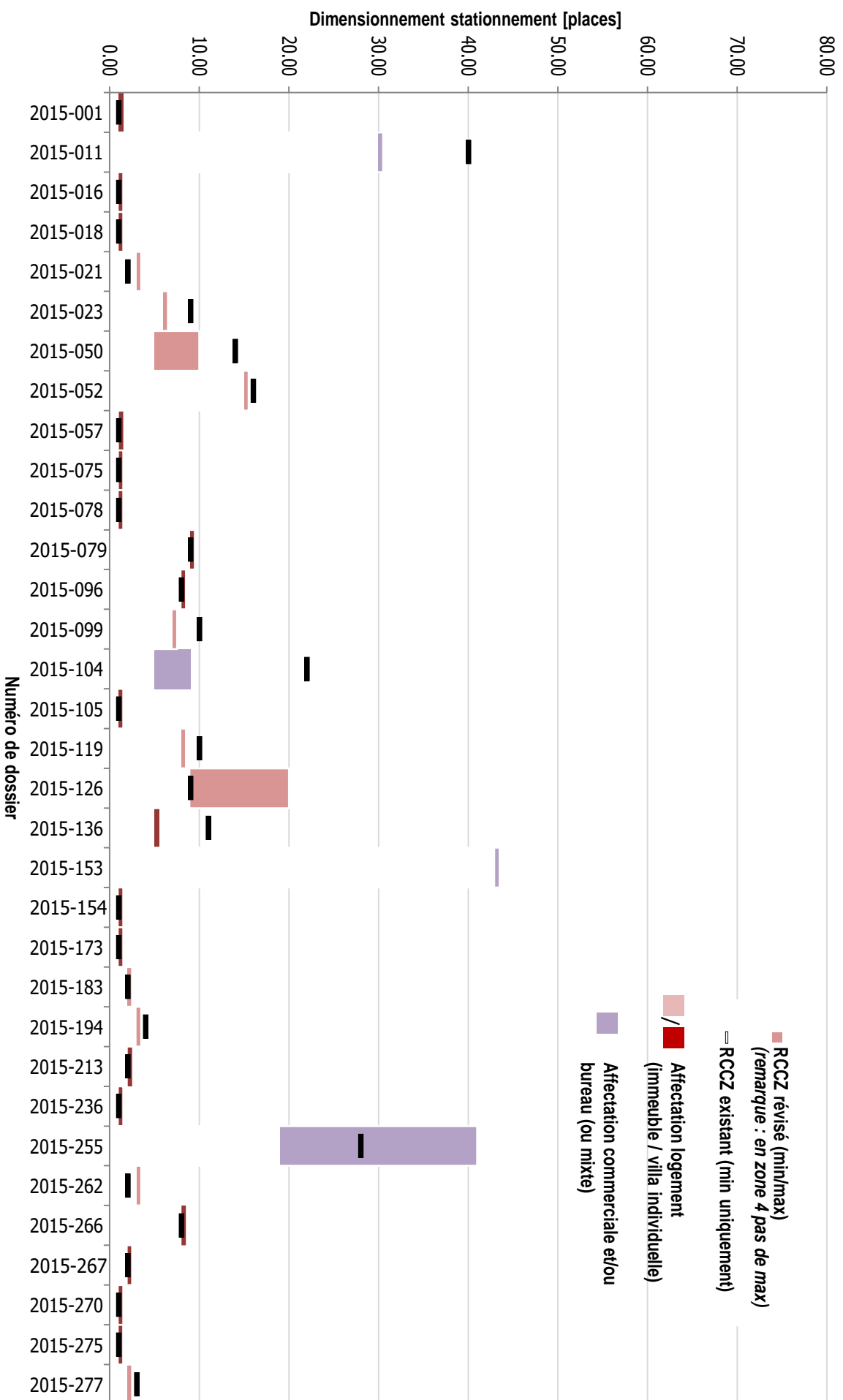
| AFFECTATION | Unité de référence | VALEURS INDICATIVES | | |
|------------------------------|--|---------------------|---------|-------------------|
| | | Habitant | Employé | Visiteur / client |
| Logements | par chambre | 0.8 | - | 0.2 |
| Industrie / artisanat | par 10 emplois | | 2.0 | 0.5 |
| Bureaux / service | | | | |
| Nombreuse clientèle | par 10 emplois | - | 2.0 | 2.0 |
| Autres services | par 10 emplois | - | 2.0 | 0.5 |
| Café / restaurant | par 10 emplois / par 10 places assises | - | 2.0 | 2.0 |
| Hôtel | par 10 emplois / par 10 lits | - | 2.0 | 1.0 |

Pour les affectations non définies dans le tableau 3 (magasins et centres commerciaux, écoles, gares, etc.), le nombre de places de stationnement deux-roues sera défini en fonction des recommandations de l'OFROU (« stationnement des vélos ; recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation »).

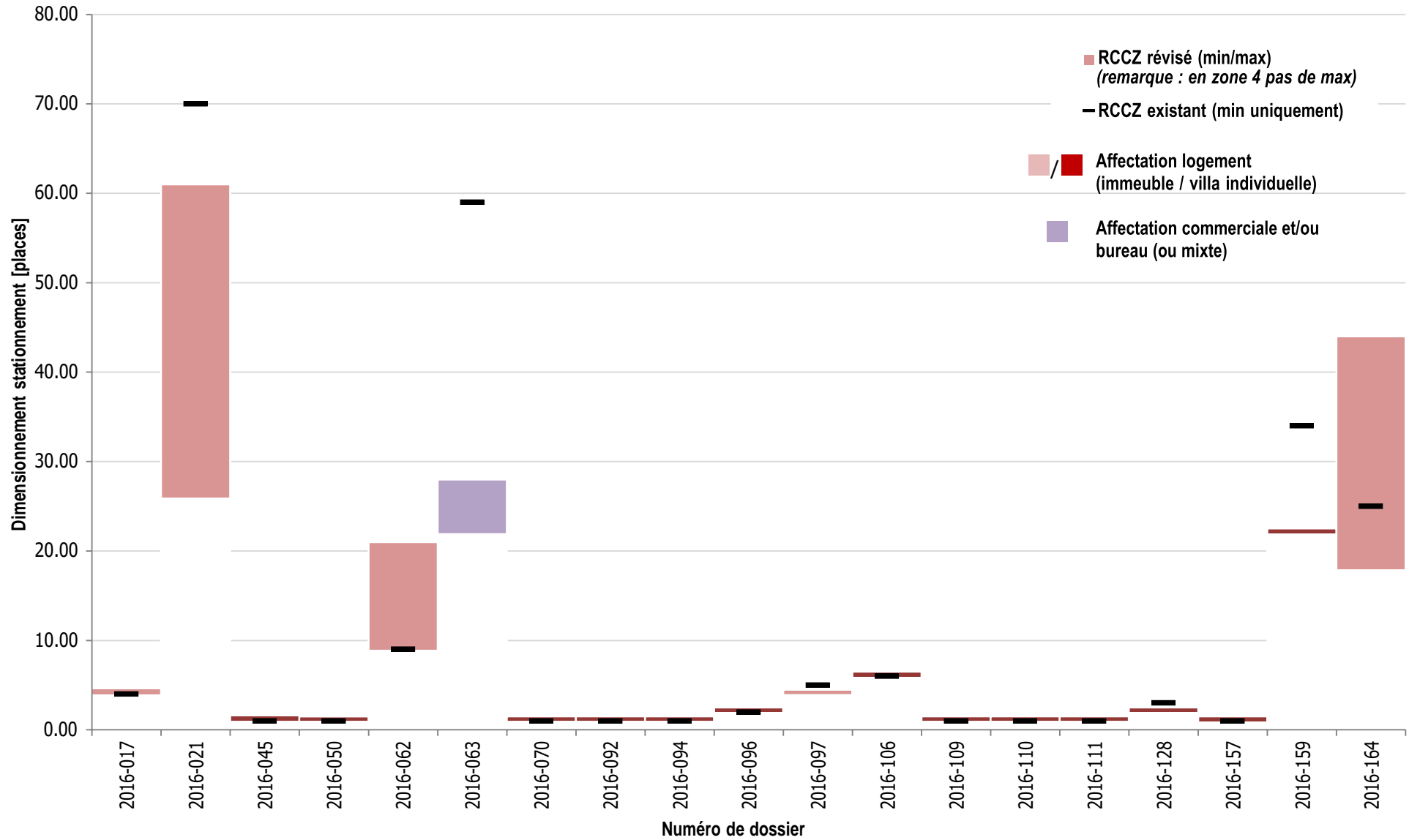
- c) Le nombre de places de stationnement deux-roues obtenu par l'application du tableau 3 se répartit de la manière suivante :
- Un tiers du total est aménagé en places dites mixtes (places accessibles aussi bien aux deux-roues légers qu'aux deux-roues motorisés).
 - Le deux tiers restant est réservé exclusivement au stationnement des deux-roues légers.
- d) En règle générale, les places pour deux-roues légers doivent être facilement accessibles, aisées à surveiller et équipées d'un système d'attache. Lorsqu'elles se trouvent à l'extérieur, elles doivent être abritées et situées à proximité immédiate des entrées des bâtiments.
- Pour les places deux-roues légers réservées exclusivement aux habitants et employés, il sera créé un local (intérieur au bâtiment) destiné à leur entreposage. Ce local doit en principe être aménagé au rez-de-chaussée (les rampes ou escaliers seront évités). En termes de dimensionnement, il sera compté entre 1 et 2 m²/vélo sans surface de circulation et entre 2 et 4 m²/vélo avec surface de circulation.
- e) En cas de parking souterrain, les places dites mixtes (servant au stationnement des deux-roues motorisés et légers), sont à aménager obligatoirement au sous-sol, dans un autre local dédié ou dans les garages.
- Les places clients / visiteurs sont à aménager à l'extérieur.
- f) L'arborisation des alentours des parkings deux-roues est obligatoire à raison d'un arbre pour 10 places deux-roues.

**Annexe 4 : Analyse des mises à l'enquête de
2015 et 2016**

Comparaison RCCZ révisé et RCCZ existant (article 40) Dossiers de mise à l'enquête 2015



Comparaison RCCZ révisé et RCCZ existant (article 40) Dossiers de mise à l'enquête 2016



**Annexe 5 : Tableau comparatif des deux
règlements et justificatifs**

TABLEAU COMPARATIF ET EXPLICATIFS / JUSTIFICATIFS

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé - proposition | Commentaires / remarques |
|--|--|---|
| Article 40 : principe général et exceptions | | |
| <p>a) Pour chaque nouvelle construction, le Conseil municipal exigera un nombre suffisant de places de parc, sur domaine privé, disposition, en plus de la situation acquise, sauf si l'intérêt général s'y oppose (sécurité, pollution, trafic...).</p> | <p>a) Pour toute nouvelle construction, chaque propriétaire est tenu de prévoir, sur son terrain privé, un nombre suffisant de places de stationnement ou garages pour assurer le parcage important, des voitures.</p> <p>Lors de la transformation et/ou du changement d'affectation, les places supplémentaires exigibles doivent être mises à couvert ou non, en plus de la situation acquise.</p> <p>En cas de reconstruction d'un immeuble après démolition, les places de parc sont exigées comme pour un immeuble neuf. Par conséquent, cet article 40 ne s'applique pas lorsqu'il n'y a pas de nouvelle construction ou de reconstruction, de transformation ou de changement d'affectation.</p> | <p><i>L'article 40 actuel fait déjà référence au champ d'application du présent règlement, c'est-à-dire : nouvelle construction, transformation ou changement d'affectation.</i></p> <p><i>L'article révisé complète cette brève liste en rajoutant le cas d'une reconstruction (après démolition).</i></p> |
| | <p>b) Le nombre de places à construire sera déterminé conformément à l'article 40ter, sous réserve des prescriptions de la lettre c.</p> | <p><i>Sauf exceptions (selon alinéa c), cet alinéa b renvoie à l'article 40ter pour la détermination du nombre de places de stationnement auquel le requérant peut prétendre.</i></p> |
| | <p>c) Pour tout projet complexe (centre commercial, plan de quartier, etc.), la Municipalité exigera une évaluation approfondie du dimensionnement du stationnement (application des normes VSS en vigueur, exemples analogues, analyse du périmètre élargi, stratégie de réduction des besoins de stationnement, etc.).</p> | <p><i>Les cas particuliers nécessitent une évaluation plus détaillée en recoupant différentes approches ; la simple application des ratios stationnement de l'article 40ter n'est pas suffisante ici.</i></p> <p><i>La norme VSS se base sur des valeurs chiffrées (>300pl ou >1'500vhc/j) pour dicter la démarche (simplifiée ou plus fouillée ; or, par exemple, un centre commercial de moins de 300pl nécessite quand même une évaluation plus détaillée ! Il est donc proposé ici de ne pas se restreindre à des valeurs chiffrées mais de laisser ce choix à la Municipalité.</i></p> |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé | Commentaires / remarques |
|------------------------------------|--|--|
| | <p>d) Pour toute activité économique dont le nombre d'employés est supérieur à 50 (quel que soit leur taux d'activité), un plan de mobilité est exigé en cas de nouvelle construction, transformation importante, tout changement d'affectation ou aménagement de stationnement supplémentaire. Ce plan de mobilité doit être validé par La Municipalité lors du dépôt de mise à l'enquête définitive, notamment en ce qui concerne l'optimisation du dimensionnement du stationnement.</p> <p>b) Pour tout projet de création ou d'extension de places de stationnement non lié à une nouvelle construction ou reconstruction, transformation ou changement d'affectation :</p> <ul style="list-style-type: none"> — son dimensionnement en stationnement devra être vérifié selon l'art. 40 ter. — sa réalisation devra être compatible aux prescriptions relatives aux aménagements extérieurs selon l'art. 53. <p>Les parkings d'utilité publique ne sont pas soumis à cet alinéa.</p> | <p><i>Cet alinéa d permet d'introduire la notion de plan de mobilité d'entreprise et de considérer le dimensionnement du stationnement en tant que mesure (parmi d'autres) volontariste par rapport au choix du mode pour les déplacements pendulaires des employés et clients ; le stationnement est en effet la clé de voute de toute politique des déplacements.</i></p> <p><i>Ce nouvel alinéa apporte une réponse aux demandes récurrentes d'augmentation de l'offre stationnement sur fond privé (sans autre projet) auxquelles doivent faire face les services concernés de la Ville.</i></p> |
| - | <p style="text-align: center;">Article 40bis : définition des zones</p> <p>a) Un découpage du territoire en cinq zones est défini par la carte des secteurs de stationnement figurant en annexe au présent règlement :</p> <ul style="list-style-type: none"> — La zone 1 correspondant à la vieille ville. — La zone 2 délimitée par une distance de 500m autour de la gare (5-10min à pied). — La zone 3 délimitée par une distance de 1km autour de la gare (10-15min à pied). — La zone 4 regroupant tous les autres secteurs de la commune (à l'exception des zones industrielles et artisanales). — La zone 5 correspondant aux zones industrielles et artisanales. <p>La carte des secteurs de stationnement peut être révisée périodiquement par le Conseil Municipal. La carte des zones en vigueur au moment du dépôt de la mise à l'enquête définitive fait foi.</p> | <p><i>Le règlement existant ne tient pas du tout compte ni du contexte, ni de la desserte alternative à la voiture individuelle du projet étudié : se trouve-t-il en plein centre-ville et proche de la gare ferroviaire / routière ou, à l'inverse, dans une zone périphérique peu ou pas desservie par les transports public ? Dans les deux cas extrêmes théoriques précités, le dimensionnement en stationnement, selon l'article 40 actuel, est donc identique !</i></p> <p><i>Pour y pallier, le règlement révisé propose un découpage en cinq zones avec une carte annexée. Chaque parcelle à bâtir fait donc désormais partie d'une de ces cinq zones. Ce découpage est basé sur une analyse croisée entre plan d'affectation de zone et desserte transports publics.</i></p> <p><i>L'avant-dernier paragraphe permet de « désolidariser » la carte du présent règlement (forcément relativement rigide vis-à-vis de modifications fréquentes) de manière à la mettre périodiquement à jour sans soumettre à nouveau l'entier dudit règlement.</i></p> |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé - proposition | Commentaires / remarques | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|-------------|-----------------------------------|---------------|--------|--------|----------------------|---------|----------------------|-----------|----------------------------|-----|-----|-----|-----------------------|------------------------|-----|-----|--------|-----------|-------------------|-----|---------------------|----|------------------------------------|----------------------------|-----|-----|--------------------------------|----------------------------|---|-----|-------------------|---------------------|----|----|-------|---------|-----|------|-----|------------------------------------|-----|-----|---------------------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|-----------------------------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|
| <p>b) Il pourra être exigé au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Habitation : 1 place par logement – Bureau et magasin : 1 place par 50m² de surface brute, mais au maximum 1 place par unité ratio de base du tableau 1 – Hôtel : 1 place pour 4 lits d’hôtes – Café-restaurant : 1 place pour 20m² de surface brute, mais au minimum 1 place pour 4 places de consommateur <p>c) Pour d’autres commerces, exploitations, industries ou écoles, le nombre de places sera déterminé sur la base des normes de l’Union suisse des professionnels de la route (USPR).</p> | <p>Article 40ter : ratios et facteurs d’ajustement</p> <p>a) Les exigences de stationnement sont déterminées selon les tableaux 1 et 2 ci-dessous, sous réserve des prescriptions particulières de l’art. 40 let. c.</p> <p>le nombre de places exigé est défini en multipliant le minimum tableau 1 (en fonction des affectations) par le d’exploitation facteur d’ajustement du tableau 2 (en fonction de la carte de zones annexée) ; le nombre de places de stationnement à réaliser doit être compris entre les fourchettes minimale et maximale ainsi déterminées.</p> | <p>Comme pour le règlement existant, le révisé (tableau 1) donne les ratios stationnement (basés sur la norme VSS 640 281 la plus récente) pour les affectations les plus fréquentes.</p> <p>Le règlement révisé va toutefois plus loin sur plusieurs aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Il prend en compte les besoins des visiteurs des logements, des clients des bureaux et magasins, etc. – Il fait référence au contexte via la carte des zones et des facteurs d’ajustement (tableau 2). – Il donne également une borne maximale (aujourd’hui uniquement une fourchette minimale) pour toutes les zones à l’exception de la zone 4 (que des minimums). – Les facteurs d’ajustement (tableau 2) sont peu à très peu contraignants pour les logements (excepté la zone vieille ville pour laquelle, conformément à l’article 40sexies alinéa b, aucune nouvelle place de stationnement n’est acceptée), ils le sont plus (≤100% dans tous les cas) pour les activités (déplacements pendulaires qui disposent généralement – zones 2 et 3 au minimum – d’alternatives attractives à la voiture individuelle). <p>Pour les affectations non renseignées (alinéa b du règlement actuel et tableau 1 du règlement révisé), un renvoi aux normes en vigueur est exigé (alinéa c du règlement actuel et dernière ligne du tableau 1+ nota 5 du règlement révisé).</p> <p>➔ Le rapport technique accompagnant ce processus de révision de l’article 40 du RCCZ détaille le dimensionnement stationnement (application des tableaux 1 et 2) pour différents cas concrets et récents. Un comparatif avec l’application du règlement existant est également proposé.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Tableau 1 : ratios de base pour les affectations les plus fréquentes</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">AFFECTATION</th> <th rowspan="2">Unité de référence ⁽¹⁾</th> <th colspan="3">RATIO DE BASE</th> </tr> <tr> <th>Habitant</th> <th>Employé</th> <th>Visiteur / client</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Logements</td> <td>par 100m² SBPu</td> <td>1.0</td> <td>-</td> <td>0.1</td> </tr> <tr> <td>Industrie / artisanat</td> <td>par EPT ⁽²⁾</td> <td>-</td> <td>1.0</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">ACTIVITES</td> <td>Bureaux / service</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Nombreuse clientèle ⁽³⁾</td> <td>par 100m² SBPu</td> <td>-</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Autres services ⁽⁴⁾</td> <td>par 100m² SBPu</td> <td>-</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Café / restaurant</td> <td>par place assise</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Hôtel</td> <td>par lit</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td colspan="5">Autres affectations ⁽⁵⁾</td> </tr> </tbody> </table> | | | AFFECTATION | Unité de référence ⁽¹⁾ | RATIO DE BASE | | | Habitant | Employé | Visiteur / client | Logements | par 100m ² SBPu | 1.0 | - | 0.1 | Industrie / artisanat | par EPT ⁽²⁾ | - | 1.0 | 0.2 | ACTIVITES | Bureaux / service | - | - | - | Nombreuse clientèle ⁽³⁾ | par 100m ² SBPu | - | 2.0 | Autres services ⁽⁴⁾ | par 100m ² SBPu | - | 2.0 | Café / restaurant | par place assise | - | - | Hôtel | par lit | - | - | 0.5 | Autres affectations ⁽⁵⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AFFECTATION | Unité de référence ⁽¹⁾ | RATIO DE BASE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Habitant | Employé | Visiteur / client | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Logements | par 100m ² SBPu | 1.0 | - | 0.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Industrie / artisanat | par EPT ⁽²⁾ | - | 1.0 | 0.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ACTIVITES | Bureaux / service | - | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Nombreuse clientèle ⁽³⁾ | par 100m ² SBPu | - | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Autres services ⁽⁴⁾ | par 100m ² SBPu | - | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Café / restaurant | par place assise | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hôtel | par lit | - | - | 0.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Autres affectations ⁽⁵⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>⁽¹⁾ SBPu : Surface Brute de Plancher utile. ⁽²⁾ EPT : Equivalent Plein Temps. ⁽³⁾ par exemple : banque, poste, administration publique avec guichets, agence de voyage, médecin, dentiste, pressing, coiffeur, etc. ⁽⁴⁾ par exemple : administration publique sans guichet, bureau d’ingénieur ou d’architecte, étude d’avocat, assurance, caisse maladie, administration d’industries, fiduciaire, laboratoire, entreprise de transport, etc. ⁽⁵⁾ pour les affectations non définies dans le tableau 1 (magasin, école, hôpital, stade de football, etc.), le ratio de base est défini par les normes VSS en vigueur, sous réserve des prescriptions particulières de l’art. 40 let. c).</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Tableau 2 : pourcentages pour la définition du facteur d’ajustement</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">AFFECTATION</th> <th colspan="2">Zone 1</th> <th colspan="2">Zone 2</th> <th colspan="2">Zone 3</th> <th colspan="4">FACTEUR D’AJUSTEMENT</th> </tr> <tr> <th>min</th> <th>max</th> <th>min</th> <th>max</th> <th>min</th> <th>max</th> <th>Zone 4</th> <th>Zone 5</th> <th>min</th> <th>Max</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Logements habitants</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>40%</td> <td>90%</td> <td>50%</td> <td>120%</td> <td>70%</td> <td>-</td> <td>N/A</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Logements visiteurs</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>40%</td> <td>90%</td> <td>50%</td> <td>120%</td> <td>70%</td> <td>-</td> <td>N/A</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td>Activités employées</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>30%</td> <td>50%</td> <td>50%</td> <td>70%</td> <td>70%</td> <td>-</td> <td>70%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Activités visiteurs/clients</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> <td>60%</td> <td>80%</td> <td>80%</td> <td>-</td> <td>50%</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table> | | | AFFECTATION | Zone 1 | | Zone 2 | | Zone 3 | | FACTEUR D’AJUSTEMENT | | | | min | max | min | max | min | max | Zone 4 | Zone 5 | min | Max | Logements habitants | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | - | N/A | N/A | Logements visiteurs | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | - | N/A | N/A | Activités employées | 0% | 0% | 30% | 50% | 50% | 70% | 70% | - | 70% | 90% | Activités visiteurs/clients | 0% | 0% | 40% | 60% | 60% | 80% | 80% | - | 50% | 90% |
| AFFECTATION | Zone 1 | | | Zone 2 | | Zone 3 | | FACTEUR D’AJUSTEMENT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | min | max | min | max | min | max | Zone 4 | Zone 5 | min | Max | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Logements habitants | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | - | N/A | N/A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Logements visiteurs | 0% | 0% | 40% | 90% | 50% | 120% | 70% | - | N/A | N/A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Activités employées | 0% | 0% | 30% | 50% | 50% | 70% | 70% | - | 70% | 90% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Activités visiteurs/clients | 0% | 0% | 40% | 60% | 60% | 80% | 80% | - | 50% | 90% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé | Commentaires / remarques |
|---|---|--------------------------|
| <p>b) Pour l'habitat individuel, le minimum est de une place par habitation (zone 1 exceptée), hors besoin des visiteurs.</p> <p>c) Les valeurs obtenues en cases de stationnement par l'application du règlement doivent être arrondies à l'unité supérieure. L'arrondi se fait à la fin des calculs, au moment de l'application du tableau 2.</p> <p>d) Dans le cas où seul un ratio de base est défini pour les employés et les visiteurs/clients (par exemple pour les affectations café/restaurant ou hôtel du tableau 1), le facteur d'ajustement des visiteurs/clients s'applique.</p> <p>e) En ce qui concerne les cases de stationnement pour handicapé :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Pour un parking de 10 places ou plus, il sera aménagé au minimum une place handicapé (en supplément du nombre de places exigible). — Pour un parking de 50 places ou plus, il sera aménagé au minimum 2% du total en place handicapé (en supplément du nombre de places exigible) ; le nombre de places obtenu sera arrondi à l'unité supérieure. | <p><i>Cet alinéa ne s'applique qu'à l'habitat individuel et est particulièrement utile pour les grands objets pour lesquels l'application du tableau 1 donnerait des minimums trop importants (2 places voire plus dans le cas de villas groupées, etc.)</i></p> <p><i>Le règlement existant ne fait pas mention de l'arrondi (à l'unité supérieure ou inférieure). Il se fait à l'unité supérieure dans le règlement révisé et tout à la fin du processus, comme dans les normes en vigueur.</i></p> <p><i>Pour certaines affectations, les normes en vigueur donnent un ratio unique pour les employés et pour les visiteurs/clients. Cet alinéa c précise simplement la manière d'appliquer correctement les facteurs d'ajustement du tableau 2.</i></p> <p><i>Un nombre minimal de places de stationnement réservées aux handicapés est exigé par l'alinéa d du nouveau règlement. Ces places sont à aménager en sus du dimensionnement précédemment obtenu (alinéa a).</i></p> | |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé - proposition | Commentaires / remarques |
|------------------------------------|---|--|
| | <p style="text-align: center;">Article 40quater : mesures d'aménagement</p> <p>a) A partir de 10 places, une partie de l'offre stationnement doit être enterrée (zone 5 ou projet d'utilité publique exceptés) :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Entre 10 et 20 places, au moins 60% de l'offre sera enterrée. — Dès 21 places et au-delà, au moins 80% de l'offre sera enterrée. <p>En cas d'impossibilité technique pour enterrer, l'offre stationnement doit être aménagée dans le socle du bâtiment, moyennant l'accord préalable du Conseil Municipal.</p> <p>b) Dans le cas d'un parking souterrain, les rampes existantes à proximité (liaisons souterraines entre parkings) seront favorisées. Lorsqu'une rampe commune n'est pas envisageable, un ascenseur sera privilégié.</p> <p>Par contre, à chaque nouvelle rampe aménagée, l'obligation de la partager avec une future construction connexe sera inscrite au Registre foncier.</p> <p>c) L'arborisation des parkings est obligatoire (y compris la surface d'un parking souterrain lorsqu'elle n'est pas construite) et est à répartir uniformément sur la surface de stationnement ou ses abords immédiats. Les minimas suivants s'appliquent pour le stationnement en surface :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Revêtement bitumineux, dallage, pavé : un arbre pour trois places. — Grille-gazon : un arbre pour quatre places. — La fosse de plantation aura une dimension minimale de 9 m³. | <p><i>L'article 40quater définit quelques contraintes d'aménagement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>La part de l'offre à réaliser en souterrain (valorisation des surfaces disponibles, qualité de l'espace public) pour des parkings supérieurs à 10 places (alinéa a ; contraignant). deux exceptions toutefois : les zones industrielles / artisanales (zone 5) et les projets d'utilité publique.</i> — <i>Les rampes représentent des difficultés d'intégration et d'emprises, mais également de sécurisation (conflit entre trottoir et zone d'accès aux rampes). L'alinéa b cherche donc à les limiter (texte non contraignant mais volontariste pour les rampes communes comme pour un ascenseur).</i> — <i>Pour les parkings, l'arborisation est obligatoire. L'alinéa c fixe même le quota d'arbre à respecter (coordonné avec le service concerné à la Ville).</i> |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé | Commentaires / remarques |
|------------------------------------|---|---|
| | <p align="center">Article 40quinques : mutualisation du stationnement</p> <p>a) Une complémentarité d'usage avec une offre de stationnement existante ou à créer peut être proposée par le requérant, sur la base d'une évaluation circonstanciée du potentiel de mutualisation (c'est-à-dire l'utilisation successive dans le temps d'une même place pour diverses activités telles que les achats et les loisirs).</p> <p>b) Pour tout nouveau parking privé (entreprise) ou privé à usage public (activités économiques, commerciales, sportives ou de loisirs) de plus de 20 places, la Municipalité peut exiger l'ouverture au public de tout ou partie de ces places en dehors des heures d'utilisation principales.</p> <p>La Municipalité favorise l'ouverture au public des parkings existants (privés ou privés à usage public) par d'autres moyens, notamment par convention.</p> | <p><i>La mutualisation du stationnement est ici (alinéa a) encouragée mais pas imposée. Cet intérêt concerne plutôt les parkings d'une certaine importance et majoritairement des affectations caractérisées par des pics de demande ponctuels dans le temps (par exemple : en soirée pour le cinéma, le week-end pour un stade ou une zone sportive, etc.). Il n'y a par contre pas d'intérêt dans le cadre de logement (accès à assurer – places généralement privatisées – en tout temps).</i></p> <p><i>Cet alinéa b est également volontariste (base de discussion vers une éventuelle convention) mais non contraignant. Il concerne prioritairement les parkings existants du centre-ville où l'intérêt est évident et d'actualité : les parkings souterrains des centres commerciaux du centre-ville aujourd'hui fermés de nuit (pour limiter les frais de fonctionnement et les déprédations) pourraient servir aux habitants du quartier pour la demande nocturne (moyennant d'éventuelles adaptations des règles de gestion du stationnement).</i></p> |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé | Commentaires / remarques |
|--|--|---|
| <p>d) Le Conseil municipal peut dispenser les constructeurs a) d'aménager des places, jardins et par l'art. 40ter lorsqu'elles sont justifiées par le requérant, par exemple garages privés moyennant une réalisation particulier quantitativement faible). Le requérant établira un concept de d'aménagements publics similaires gestion de la mobilité avec des mesures d'accompagnement dans le secteur. clairement identifiées (auto-partage, coopération d'habitation, plan de mobilité, etc.). Ce concept doit être fourni au moment du dépôt de mise à l'enquête définitive.</p> <p>e) Dite contribution variera entre Fr. 2'000.- et Fr. 20'000.- pour chaque place de parc manquante selon règlement d'application à établir par le Conseil municipal, en fonction notamment de la zone et de la situation urbaine et sera versée sur un fonds spécial pour l'aménagement des places de parc.</p> | <p>Article 40sexies : dérogation et impossibilités constructives</p> <p>a) La Municipalité peut octroyer des dérogations aux minimums prévus par l'art. 40ter dans certains cas particuliers dument justifiés (flotte de véhicules de livraison ou voiture de collection). La Municipalité se réserve le droit, en tout temps, de vérifier l'application et le suivi des mesures d'accompagnement.</p> <p>b) La Municipalité peut également demander à réduire, voire supprimer, le nombre de places exigible lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Leur accessibilité et le dimensionnement / l'exploitation des voiries d'accès ne peuvent être réalisées dans de bonnes conditions de sécurité. — Le terrain disponible est insuffisant, notamment pour satisfaire le quota d'espaces verts exigible. — La protection du patrimoine construit et non construit et les aménagements urbains sont en contradiction avec leur réalisation. <p>Dans ces trois cas, la lettre c de la présente disposition est applicable.</p> <p>c) En cas d'impossibilité technique par le requérant d'aménager les places requises sur son propre fonds, le Conseil Municipal décide des conditions de remplacement suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aménager les places requises sur fonds d'autrui, moyennant l'inscription d'une servitude au registre foncier en faveur de la Ville de Sion. — Verser une contribution unique (se référer à la carte des secteurs en annexe) de 20'000.- en zones 1, 2 ou 3, de 15'000.- en zone 4, de 10'000.- en zone 5. <p>Cette contribution n'est pas remboursée en cas de changement d'affectation ultérieure.</p> | <p><i>L'article 40 dans sa version actuelle règle uniquement les cas de dispenses (alinéa a) et la contribution financière y relative (alinéa b + annexe).</i></p> <p><i>La nouvelle rédaction poursuit dans ce sens en proposant plusieurs compléments :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Des dérogations à la fourchette minimale issue du dimensionnement de l'art. 40ter (application des tableaux 1 et 2) sont possibles. Elles doivent toutefois être justifiées et pouvoir être vérifiées en tout temps (alinéa a).</i> — <i>L'alinéa b précise les cas particuliers pour lesquels la Municipalité pour contraindre à réduire voire supprimer les places de stationnement exigibles.</i> <ul style="list-style-type: none"> — <i>L'alinéa c remplace l'annexe actuelle et fixe une contribution graduelle en fonction des zones (entre 10'000.- par place en zone 5 et maximum 20'000.- par place en zones 1, 2 et 3. Le principe d'hypothèque légale directe a été vérifié par le service concerné à la Ville. Cet alinéa autorise (moyennant inscription d'une servitude) également d'aménager les places sur fonds d'autrui.</i> |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé | Commentaires / remarques | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---------------------|---------------------|--|----------|---------|-------------------|-----------|-------------|-----|---|-----|-----------------------|----------------|---|-----|-----|-------------------|--|--|--|--|---------------------|----------------|---|-----|-----|-----------------|----------------|---|-----|-----|-------------------|--|---|-----|-----|-------|------------------------------|---|-----|-----|--|--|
| <p>Pour garantir les obligations du maître de l'ouvrage découlant du présent article, la Commune est au bénéfice d'une hypothèque légale directe, valable sans inscription au Registre foncier. Le propriétaire pourra être libéré de cette hypothèque en fournissant une garantie bancaire du montant correspondant.</p> | <p align="center">Article 40septies : stationnement deux-roues</p> <p>a) La présente disposition est applicable pour le stationnement des deux-roues, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Les "deux-roues léger" (vélos et vélos électriques). – Les "deux-roues motorisés" (cyclomoteurs, motos et scooters). <p>b) Une offre en places de stationnement destinées aux deux-roues doit être aménagée. Elle fait l'objet du tableau 3 pour les affectations les plus fréquentes.</p> <p>Ces valeurs indicatives sont à apprécier en fonction des conditions locales ; un seuil minimum est toutefois fixé à 75% de ces valeurs indicatives ; le nombre de places obtenu sera arrondi à l'unité supérieure.</p> <p>Les facteurs d'ajustement (tableau 2 de l'article 40ter) et la carte des zones annexée ne sont pas applicables au stationnement des deux-roues.</p> | <p><i>Le règlement existant ne traite pas du tout de la question du stationnement deux-roues léger et deux-roues motorisés. Ce nouvel article 40septies donne désormais un cadre clair à cette problématique d'actualité (encombrement, sous-dimensionnement, fréquents reports sur l'espace public, etc.).</i></p> <p><i>Le nombre de places est défini par le tableau 3 (pour les affectations les plus fréquentes) issu de la littérature habituellement utilisée dans la profession (guide édité par l'OFROU) ; la norme VSS en vigueur est moins récente et jugée moins appropriée.</i></p> <p><i>Contrairement au stationnement voiture, l'article 40septies :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Impose uniquement une fourchette minimale (75% des valeurs indicatives).</i> <p><i>Précise que ce dimensionnement est indépendant du contexte (pas de ratios différenciés en fonction de la zone, ni de carte de zones).</i></p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p align="center">Tableau 3 : valeurs indicatives pour le dimensionnement du stationnement deux-roues</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">AFFECTATION</th> <th rowspan="2">Unité de référence</th> <th colspan="3">VALEURS INDICATIVES</th> </tr> <tr> <th>Habitant</th> <th>Employé</th> <th>Visiteur / client</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Logements</td> <td>par chambre</td> <td>0.8</td> <td>-</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>Industrie / artisanat</td> <td>par 10 emplois</td> <td>-</td> <td>2.0</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>Bureaux / service</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td> Nombreuse clientèle</td> <td>par 10 emplois</td> <td>-</td> <td>2.0</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td> Autres services</td> <td>par 10 emplois</td> <td>-</td> <td>2.0</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>Café / restaurant</td> <td>par 10 emplois / par 10 places assises</td> <td>-</td> <td>2.0</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>Hôtel</td> <td>par 10 emplois / par 10 lits</td> <td>-</td> <td>2.0</td> <td>1.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Pour les affectations non définies dans le tableau 3 (magasins et centres commerciaux, écoles, gares, etc.), le nombre de places de stationnement deux-roues sera défini en fonction des recommandations de l'OFROU (« stationnement des vélos ; recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation »).</p> | AFFECTATION | Unité de référence | VALEURS INDICATIVES | | | Habitant | Employé | Visiteur / client | Logements | par chambre | 0.8 | - | 0.2 | Industrie / artisanat | par 10 emplois | - | 2.0 | 0.5 | Bureaux / service | | | | | Nombreuse clientèle | par 10 emplois | - | 2.0 | 2.0 | Autres services | par 10 emplois | - | 2.0 | 0.5 | Café / restaurant | par 10 emplois / par 10 places assises | - | 2.0 | 2.0 | Hôtel | par 10 emplois / par 10 lits | - | 2.0 | 1.0 | | |
| AFFECTATION | | | Unité de référence | VALEURS INDICATIVES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Habitant | Employé | | Visiteur / client | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Logements | par chambre | 0.8 | - | 0.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Industrie / artisanat | par 10 emplois | - | 2.0 | 0.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bureaux / service | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nombreuse clientèle | par 10 emplois | - | 2.0 | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Autres services | par 10 emplois | - | 2.0 | 0.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Café / restaurant | par 10 emplois / par 10 places assises | - | 2.0 | 2.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hôtel | par 10 emplois / par 10 lits | - | 2.0 | 1.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Article 40 actuel : places de parc | Article 40 révisé | Commentaires / remarques |
|---|--|--|
| <p>c) Le nombre de places de stationnement deux-roues obtenu par l'application du tableau 3 se répartit de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Un tiers du total est aménagé en places dites mixtes (places accessibles aussi bien aux deux-roues légers qu'aux deux-roues motorisés). — Le deux tiers restant est réservé exclusivement au stationnement des deux-roues légers. | <p>d) En règle générale, les places pour deux-roues légers doivent être facilement accessibles, aisées à surveiller et équipées d'un système d'attache.</p> <p>Lorsqu'elles se trouvent à l'extérieur, elles doivent être abritées et situées à proximité immédiate des entrées des bâtiments.</p> <p>Pour les places deux-roues légers réservées exclusivement aux habitants et employés, il sera créé un local (intérieur au bâtiment) destiné à leur entreposage. Ce local doit en principe être aménagé au rez-de-chaussée (les rampes ou escaliers seront évités). En termes de dimensionnement, il sera compté entre 1 et 2 m²/vélo sans surface de circulation et entre 2 et 4 m²/vélo avec surface de circulation.</p> | <p><i>L'alinéa c précise la répartition de l'offre stationnement globale des deux-roues entre places exclusivement destinées aux deux-roues-légers (2/3 du total) et places dites mixtes (1/3 du total).</i></p> <p><i>La pratique montre que l'application des ratios du tableau 3 donne généralement un dimensionnement plutôt généreux. Ainsi, aménager 1/3 de l'offre en places mixtes permet à la fois de répondre à la demande supplémentaire des deux-roues motorisés et de maximiser l'utilisation de l'offre globale en stationnement deux-roues.</i></p> |
| <p>e) En cas de parking souterrain, les places dites mixtes (servant au stationnement des deux-roues motorisés et légers), sont à aménager obligatoirement au sous-sol, dans un autre local dédié ou dans les garages.</p> <p>Les places clients / visiteurs sont à aménager à l'extérieur.</p> | <p>f) L'arborisation des alentours des parkings deux-roues est obligatoire à raison d'un arbre pour 10 places deux-roues.</p> | <p><i>L'alinéa d définit les critères d'aménagement et d'emplacement du 2/3 de places destinées aux deux-roues légers.</i></p> <p><i>Le stationnement plutôt longue durée des habitants (prioritairement nocturne) et des employés (essentiellement diurne) nécessite un niveau de confort et de sécurité plus élevé que le stationnement de courte durée (visiteurs, clients, etc.). C'est pourquoi un local, au rez-de-chaussée, est à favoriser pour les habitants et employés alors qu'un parking extérieur (mais abrité) est préféré pour les clients/visiteurs.</i></p> <p><i>Finalement, les alinéas e et f précisent les critères d'aménagement et d'emplacement des places mixtes destinées aux deux-roues motorisés et légers.</i></p> <p><i>Pour que les espaces extérieurs (parfois déjà minimalistes) ne soient pas occupés par du stationnement deux-roues motorisés, les places mixtes des habitants et employés doivent obligatoirement être aménagées en souterrain (forcément, lorsqu'il y en a un !).</i></p> <p><i>Les places aménagées à l'extérieur doivent, comme pour les voitures, être arborisées.</i></p> |