



Fiche thématique

Mobilité et infrastructures de transport

Contexte et généralités

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023, la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot) a comme objectifs de garantir l'offre de prestations de transports publics performants, ainsi que de promouvoir et développer la mobilité douce quotidienne en tenant compte, notamment, de l'organisation judicieuse du territoire et de l'utilisation rationnelle et mesurée du sol.

Les voies de communications (réseaux routiers et ferroviaires) ainsi que les interfaces d'échanges modaux doivent permettre d'assurer une desserte de qualité et un approvisionnement de base en biens de consommation et en services, afin notamment de garantir le maintien de la population résidente. En matière d'infrastructures, ces réseaux sont complétés par les infrastructures de transport de marchandises et aéronautiques.

Finalement, l'utilisation mesurée du sol fait partie des buts de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Il implique une gestion de la mobilité et du stationnement permettant de trouver un équilibre entre les besoins de déplacements et ceux liés à l'habitat et à la qualité de vie, aux activités économiques, au délassement ou encore à la nature.

Cadre légal

Plan directeur cantonal (PDC)		Marche à suivre communale
Fiche D.1	Transports publics	Lettre(s) a) et b)
Fiche D.2	Interfaces d'échanges modaux	Lettre(s) b) et c)
Fiche D.3	Réseaux ferroviaires	Lettre(s) a)
Fiche D.4	Réseaux routiers	Lettre(s) a)
Fiche D.5	Mobilité douce quotidienne (MDQ)	Lettre(s) c)
Fiche D.7	Infrastructures de transport de marchandises	Lettre(s) a)
Fiche D.8	Infrastructures aéronautiques	Lettre(s) b)

Principales bases légales fédérales et cantonales	
LAT	Art. 3 / Art. 6 / Art. 18 al. 1 / Art. 19
OAT	Art. 31
LcAT	Art. 11 al. 2 / Art. 14
LR	Art. 38 / Art. 55 / Arts. 199 et ss. / Arts. 214 à 223
LTPMDQuot	Art. 22 / Art. 23a
LC	Art. 30

1. Transports publics et mobilité douce quotidienne (MDQ) / Réseaux routiers et ferroviaires

1.1. Exigences générales pour la planification communale

1.1.1. Prérequis à la planification / Données de base

Dans le cadre d'une révision globale du plan d'affectation des zones (PAZ) et du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ), le dossier doit être accompagné d'une étude de mobilité qui doit permettre de vérifier la faisabilité d'un système en fonction des affectations prévues (installation générant un trafic important (IGT), densification majeure, secteur libre de constructions d'une certaine taille, ...). Cette étude doit démontrer que les infrastructures et les réseaux de mobilité existants et planifiés sont dimensionnés de manière suffisante (typologie des aménagements) et en adéquation avec le développement envisagé du point de vue de la capacité des routes, des aménagements de mobilités actives, des carrefours ainsi que des transports publics (TP). En d'autres termes, il s'agit de s'assurer que le développement prévu et le trafic généré par celui-ci sont compatibles avec le réseau de mobilité existant et futur. Le cas échéant, il est nécessaire de définir les mesures qui permettront au système de fonctionner et de l'intégrer au programme d'équipement ou de modifier les affectations prévues, voire leur localisation.

En fonction des Communes ainsi que de leurs objectifs et enjeux, après concertation avec le service de la mobilité (SDM), l'étude de mobilité liée à la révision globale du PAZ et du RCCZ traitera tout ou certains des points ci-dessous :

1. Détermination des secteurs à étudier pouvant impliquer une augmentation conséquente du trafic (mise en zone, changement d'affectation, densification importante, secteurs libres de construction d'une certaine ampleur, ceux qui vont accueillir les IGT) et des périmètres d'étude (périmètre d'impact).
2. Dans ces secteurs et sur la base du trafic journalier moyen (TJM) et des infrastructures actuelles, analyse de la capacité du réseau routier (limite de capacité atteinte ou pas).
3. Dans ces secteurs, vérification de l'adéquation du niveau d'aménagement en tronçon (largeur, trottoirs, aménagements cyclables, arrêts TP, ...).
4. Établissement du plan de charges TJM à 10-15 ans sur la base des informations suivantes dans les secteurs identifiés au point 1:
 - Déterminer le nombre d'habitants et/ou d'emplois.
 - En déduire le nombre de places de stationnement.
 - En déduire la génération / distribution du TJM généré et le répartir sur le réseau (plan de charges).
5. Comparaison de la capacité du réseau avec le plan de charge.
6. Concept de mobilité multimodal et éventuelles mesures à prendre pour permettre au système de fonctionner (par exemple, mesures TP, mesures MD, adaptation du réseau routier, politique de stationnement, ...).
7. Intégration des mesures liées à l'équipement dans le programme d'équipement de la Commune.

Dans le cas d'une modification partielle du PAZ et du RCCZ ou d'un plan d'affectation spécial (plan de quartier (PQ), plan d'aménagement détaillé (PAD), une étude de mobilité doit être effectuée selon l'impact du projet.

1.1.2. La pesée des intérêts selon l'article 3 OAT

Dans le cadre de l'établissement d'un dossier de planification, l'autorité, qui dispose d'un pouvoir d'appréciation, est tenue d'effectuer la pesée des intérêts dans le rapport selon l'article 47 de l'OAT. La prise en compte des intérêts en lien avec la mobilité est essentielle pour que la pesée soit complète.

1.2. Transports publics (TP) et mobilité douce quotidienne (MDQ)

Exigences pour la planification communale

La desserte en transport public de la ou des mesure(s) de planification sont décrites en montrant la connexion avec le reste du réseau de transport public. Par mesure de planification, on entend, les principaux changements proposés dans le cadre d'une révision globale du PAZ et du RCCZ (extension de zones à bâtir, changements d'affectation, densification, etc.), une modification partielle du PAZ et du RCCZ ou encore un plan d'affectation spécial (PAD ou PQ). En outre, la Commune démontre que la coordination entre urbanisation et transports est assurée (densification, arrêts avec bonne desserte).

Elle démontre également qu'il n'existe pas de conflits entre la procédure de planification et les itinéraires de mobilité douce quotidienne existants et planifiés. Selon l'article 23a LTPMDQuot, les Communes sont compétentes pour planifier, développer et entretenir un réseau de mobilité quotidienne piétonne (...). Les réseaux de mobilité douce quotidienne doivent être inscrits dans un plan (p. ex. : plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne). Les Communes peuvent aussi inscrire ces réseaux dans un plan de mobilité de la Commune. Toutefois, il n'est pas exigé de joindre ces plans au dossier de révision de PAZ et RCCZ.

Plan d'affectation des zones (PAZ)

Aucune représentation particulière au niveau du PAZ n'est demandée. Il n'est pas nécessaire de reporter les itinéraires de mobilité douce quotidienne sur le PAZ.

Règlement communal des constructions et des zones (RCCZ)

Aucune prescription particulière n'est attendue au niveau du RCCZ.

1.3. Réseaux routiers et ferroviaires

Prérequis à la planification / Données de base

Aperçu de l'état de l'équipement et programme d'équipement (cf. Aide de travail « [Programme d'équipement pour les zones à bâtir](#) »).

Exigences pour la planification communale

Les routes communales projetées dans le programme d'équipements seront en cohérence avec les zones à bâtir, les transports publics (réseau, arrêts, ...) et les réseaux de mobilité douce (cf. Aide de travail « [Programme d'équipement pour les zones à bâtir](#) »).

Plan d'affectation des zones (PAZ)

Dans la plupart des PAZ en vigueur, les surfaces dévolues aux infrastructures de transport ne sont pas affectées. Ces surfaces apparaissant en blanc dans les PAZ sont, par analogie, assimilées à la zone de transport. Afin que l'ensemble du territoire soit affecté, il convient que ces surfaces, soit l'ensemble de la parcelle appartenant au domaine public, soient affectées en zone de transport.

La zone de transport est une autre zone d'affectation primaire selon l'article 18 alinéa 1 LAT et comprend notamment :

- › les routes selon le réseau des routes nationales, cantonales et communales, approuvé selon les procédures d’approbation des plans (cf. loi sur les routes (LR) et fiche D.4 PDc) ;
- › le réseau ferroviaire, approuvé selon la procédure fédérale d’approbation des plans (cf. loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et fiche D.3 PDc) ;
- › les funiculaires publics et éventuellement les stations d’une d’installation à câbles, avec une fonction de transport public (cf. loi sur les installations à câbles (LICa), fiche D.6 PDc). Dans certains cas, une autre affectation doit être envisagée pour ces installations, notamment en fonction du type d’installations (publiques ou privées), des aménagements annexes (parking, etc.), etc. (cf. fiche thématique « [Infrastructures de transport public par câble](#) ») ;
- › les autres constructions et installations publiques d’une étendue spatiale limitée étroitement liée à l’infrastructure de transport (p. ex. conteneurs pour la collecte de déchets, places de parc publics en nombre limité).

Afin notamment de déterminer les compétences en matière d’autorisation de construire, deux types de zones de transport doivent être définis : la zone de transport à l’intérieur de la zone à bâtir et la zone de transport à l’extérieur de la zone à bâtir. Il convient également de faire une distinction entre les infrastructures de transport existantes et futures :

Infrastructures de transports existantes

La « zone de transport à l’intérieur de la zone à bâtir » comprend les infrastructures de transport qui se situent à l’intérieur de la zone à bâtir.

La « zone de transport à l’extérieur de la zone à bâtir » comprend les infrastructures de transport (routes nationales, lignes ferroviaires, routes cantonales et communales approuvées par la législation spéciale) qui se trouvent à l’extérieur de la zone à bâtir.

Les installations ayant un lien fonctionnel avec l’infrastructure de transport se situant dans le domaine public sont affectées en zone de transport. Par exemple, des places de stationnement public en relation directe avec la route publique et en nombre restreint, peuvent également trouver leur place dans cette zone. Les trottoirs et les voies cyclables parallèles à une route sont également affectés en zone de transport.

Dans le cas des routes et des installations ferroviaires en pente, il est souvent nécessaire de construire des murs de soutènement ou des talus raides. Comme ils sont directement liés à la construction, ces espaces doivent être également affectés à la zone de transport.

Pour les stations d’une installation à câbles, le principe consiste à délimiter sur le PAZ des zones à bâtir (selon l’art. 15 LAT) adéquates (zones de constructions et d’installations publiques, zones de transport ou zones d’activités touristiques) pour les stations de départ, intermédiaires et d’arrivée ainsi que pour les installations qui y sont liées (accès, etc.). Dans le cas où l’une de ces stations se situeraient hors du périmètre de la zone à bâtir et qui ne seraient pas affectées en zone à bâtir (selon l’article 15 LAT), la zone d’installations à câbles (transport public) pourrait intégrer ces stations (voir fiches thématiques « [Infrastructures de transport public par câble](#) » et « [Installations d’intérêt public et militaires](#) »).

Par contre, les surfaces accueillant des parkings publics ouverts ou couverts sont à affecter en zone de constructions et d’installations publiques. Les places de stationnement et les routes de desserte privées doivent se situer dans la zone à bâtir accueillant la construction à laquelle elles sont nécessaires (p. ex. zone d’habitation, zone artisanale ou zone industrielle, etc.).

Les chemins de randonnée pédestre, les voies cyclables (non parallèles à une route) et les itinéraires de pistes pour VTT étant réglés par la législation spéciale (LIML) et n'étant pas considérés comme des infrastructures d'équipement, ne sont pas affectés en zone de transport.

Infrastructures de transports futures

Les infrastructures de transport public (p. ex. routes, lignes ferroviaires) sont autorisées dans le cadre des procédures d'approbation des plans par la législation spéciale correspondante (autorité compétente : Conseil d'État ou autorités fédérales). Une fois l'infrastructure de transport approuvée et construite, la zone de transport est délimitée sur le PAZ, lors de sa prochaine révision. Une zone de transport ne sert donc pas à délimiter une future infrastructure de transport.

La planification du réseau routier communal est réglée par le programme d'équipement (Art. 14 LcAT). L'alignement (art. 55 LR), le plan général (art. 38 LR), les projets du plan directeur cantonal ou les plans sectoriels de la Confédération permettent de sécuriser l'espace pour les futurs projets d'infrastructures de transport. Ces projets peuvent être reportés, à titre indicatif, sur le PAZ. Le tracé d'un projet d'infrastructure (p. ex. route communale) peut aussi être reporté sur le PAZ à titre indicatif.

Règlement communal des constructions et des zones (RCCZ)

Deux articles spécifiques aux zones de transport sont à insérer dans le RCCZ : zone de transport à l'intérieur de la zone à bâtir et zone de transport à l'extérieur de la zone à bâtir.

Autorisation de construire

Dans la zone de transport à l'intérieur des zones à bâtir, l'autorité compétente en matière d'autorisation de construire et de police de construction est réglée par l'article 2 LC.

Dans la zone de transport à l'extérieur des zones à bâtir, l'autorité compétente en matière d'autorisation de construire et de police de construction est la commission cantonale de construction (CCC), selon l'article 2 LC.

2. Interfaces d'échanges modaux / Infrastructures de transport de marchandises / Infrastructures aéronautiques - Exigences pour la planification communale

Justification du besoin, pesées des intérêts et bien-fondé de la localisation

Dans le cas où la procédure de planification concerne une future interface d'échange modal, une future infrastructure de transport de marchandises ou une future infrastructure aéronautique, la Commune doit démontrer que l'inscription, l'extension ou le changement d'affectation de la zone en question est justifiée et a fait l'objet d'une pesée des intérêts selon l'article 3 OAT.

De plus, la pesée des intérêts a lieu à tous les niveaux de planification. Par conséquent, dans le cas où la mesure de planification concerne un projet inscrit en coordination réglée dans le PDc, une pesée des intérêts a dû être effectuée à ce stade déjà. Aussi, lors de la procédure de planification au niveau communal, une pesée des intérêts est également attendue. Toutefois, son degré de précision et son ampleur seront adaptés au degré de précision de l'instrument de planification (PAZ ou PAS). Si le projet n'est pas inscrit ou est à inscrire dans le PDc, une pesée des intérêts complète et circonstanciée doit être effectuée dans le cadre de la procédure de planification communale.

Plan d'affectation des zones (PAZ)

Les interfaces d'échanges modaux sont affectées en zone de transport ou zone de constructions et d'installations publiques (ZCIP). Les bâtiments des gares, dans lesquels d'autres surfaces (p. ex. restaurants, magasins, bureaux) sont aménagés en plus des fonctions purement ferroviaires, sont à affecter dans une autre zone adéquate offrant une telle mixité.

En principe, les infrastructures de transport de marchandises sont à affecter en zone d'activités économiques.

Les infrastructures aéronautiques sont à affecter en ZCIP F (voir fiche thématique « [Installations d'intérêt public et militaires](#) »). Les bâtiments aéroportuaires avec d'autres utilisations (p. ex. restaurants) ne sont pas affectés en zone de transport, mais dans une autre zone adéquate offrant une telle mixité.

Règlement communal des constructions et des zones (RCCZ)

Les articles du RCCZ y relatifs mentionneront la possibilité de construire ces types d'infrastructures.

3. Alignements routiers - Exigences pour la planification communale

Les alignements servent principalement à sécuriser l'espace pour les routes et les chemins publics. Cependant, ils sont également envisageables pour les conduites aériennes et souterraines. La procédure pour les alignements est dictée par les articles et 38 ss et 55 de la loi sur les routes (LR) et l'autorité compétente pour l'approbation est le Conseil d'Etat.

Une distinction est faite entre les alignements obligatoires, exigeant de construire sur l'alignement et les alignements facultatifs, fixant simplement la limite jusqu'à laquelle il est possible de construire. Dans tous les cas, l'alignement ne doit pas être dépassé.

En cas d'absence d'un alignement le long d'une route ou d'un chemin cantonal, la distance est définie selon les articles 200 à 202 LR. A noter qu'il est du ressort du SDM de faire homologuer les alignements routiers sur ses routes cantonales. De plus, ceux-ci peuvent parfois différer des alignements fixés dans la LR suivant les contextes et les aménagements routiers. Aucune mention aux routes cantonales ne doit donc figurer dans le RCCZ.

En cas d'absence d'un alignement le long d'une route ou chemin communal, la Commune peut aussi définir la distance à respecter dans le RCCZ (art. 203 LR). À défaut d'une réglementation communale, l'article 203 al. 2 LR s'applique (2 mètres du bord de la chaussée ou du trottoir, pour les routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur et de 1.50 mètres pour les chemins et les pistes cyclables). Il est recommandé de définir de manière générale les distances pour les voies communales dans le RCCZ et d'élaborer des plans d'alignement pour les secteurs et quartiers où une réglementation générale n'est pas appropriée.

L'alignement est un instrument d'aménagement du territoire intéressant pouvant être combiné avec les plans d'affectation spéciaux (PAS) ou les remembrements (voire aussi aide de travail planifications spéciales, en cours d'élaboration).

Il est attendu que la Commune explique les choix opérés en matière d'alignement dans le rapport 47 OAT.

Les Communes peuvent également définir des alignements architecturaux (art. 9, al. 3 LC). Ceux-ci sont traités dans la fiche thématique « [Qualité des zones à bâtir](#) ».

Prérequis à la planification / Données de base

Les teneurs de cadastre communaux ont à leur disposition les alignements homologués.

Les données relatives aux alignements des routes nationales sont consultables sur le [géoportail de la Confédération](#). Pour toutes informations supplémentaires à ce sujet, il convient de s'adresser directement auprès du Service Unité Territoriale III (SUTIII).

Plan d'affectation des zones (PAZ)

En principe, il n'est pas nécessaire de reporter les alignements sur le PAZ. Toutefois, dans le cas où l'alignement (obligatoire notamment) ne concernerait qu'un tronçon de route ou un quartier et non pas l'ensemble d'une zone, une information spécifique figurera sur le PAZ (par ex. : secteur d'alignement obligatoire ou d'une autre manière).

Règlement communal des constructions et des zones (RCCZ)

Dans le cas où la Commune choisit de définir de manière générale les distances pour les voies communales, un article spécifique aux alignements routiers est à insérer dans le RCCZ.

Le tableau synoptique précisera si un alignement est obligatoire ou facultatif, en particulier dans le cas où l'alignement concerne l'ensemble d'une zone.

4. Gestion de la mobilité et du stationnement - Exigences pour la planification communale¹

L'augmentation du trafic, l'étalement des zones à bâtir et le dérèglement climatique impliquent un changement des modes de vie, notamment en ce qui concerne la mobilité. Les transports sont aujourd'hui responsables d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre au niveau planétaire². De plus, un système de transports uniquement basé sur les déplacements individuels motorisés est peu efficace, en particulier dans les agglomérations. Il convient donc de réorienter la mobilité vers des modes de transports efficaces (le bon mode au bon endroit), à faible émission carbone, et permettant également de libérer des surfaces pour d'autres fonctions, en particulier écologiques (pleine terre, arbres, eau).

Le développement d'infrastructures pour les mobilités à faibles émissions carbone (transports collectifs, modes doux et électromobilité) représente une solution pour transformer les modes de déplacements. La limitation des infrastructures destinées aux transports individuels motorisés en est une autre.

En effet, l'offre en stationnement pour véhicules motorisés, notamment sur fonds privés, influence directement le comportement modal, et de facto les charges de trafic dont les conséquences, préjudiciables pour l'être humain comme pour la nature, nécessitent d'importants investissements. En Valais, le réseau routier parvient à ses limites et son entretien est coûteux. Enfin, l'espace public affecté au transport individuel motorisé (circulation et stationnement) se fait au détriment d'autres usages (mobilités alternatives, stationnement deux-roues, végétalisation et désimperméabilisation, espaces de détente, etc.).

La disponibilité d'une case de stationnement directement sur le lieu de travail influençant de manière très forte le comportement de mobilité, une meilleure gestion du stationnement apparaît comme un moyen efficace de transférer la mobilité pendulaire ou de loisirs vers des moyens de transport économes en ressources (sol et fossiles). Des efforts pour optimiser l'offre en stationnement pour véhicules motorisés sont donc nécessaires en particulier dans les centres et les principaux centres d'activités : ils bénéficient bien souvent d'alternatives crédibles que ce soit en termes de transports publics ou de mobilité douce (piétons et cycles en particulier).

D'un point de vue légal, les règles cantonales sur les aires de stationnement sur fonds privés sont définies aux articles 215 à 223 de la LR. Le PDc vise également un transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics (principe 5 de la fiche D.5 : *Encourager le transfert, dans la mesure des possibilités topographiques, d'une partie du TIM sur les TP et la MDQ*). À l'échelle fédérale, l'association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) rédige et gère le recueil de normes suisses du domaine de la route et des transports. Ces normes sont d'excellents appuis aux Communes pour appréhender la conception et l'équipement du stationnement ainsi que la géométrie des installations de stationnement en

¹ Ce chapitre et les articles-type y relatifs sont repris et inspirés des réflexions menées avec le bureau Urbaplan (mandat RCCZ-type, 2022).

² Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse 1990-2020, OFEV avril 2022

fonction du type de véhicules, que ce soit pour les véhicules à moteur, les motocycles et les vélos. Les articles-type proposés s'appuient directement sur les normes VSS. A noter que la norme VSS 40 281 suggère de prévoir un nombre de places fixe pour les affectations logements (par unité de logement ou par 100 m² de SBP), peu importe le type de localisation. Cet état de fait est remis en question par de nombreuses Communes suisses, les articles-type proposent ainsi tout de même une différenciation selon le type de localisation au vu des différentes qualités de desserte en transports en commun.

Au niveau communal, l'article 30 LC mentionne que *les obligations liées aux places de parc (construction obligatoire, nombre, dimensionnement, implantation, places Communes, exceptions et contribution de remplacement) sont régies par la législation sur les routes et par la réglementation communale*. Par ailleurs, *les Communes peuvent prévoir dans leur RCCZ l'obligation de réaliser des places de parc pour tout type de véhicules, notamment pour les motos et les vélos. Elles peuvent également exiger que les places de parc soient souterraines pour certains types de constructions ou installations*.

Justification du besoin et pesée des intérêts

Dans le cadre de révision du PAZ et RCCZ, la Commune peut définir un concept et un plan pour la gestion de la mobilité et du stationnement sur le territoire et dresse les besoins de stationnement des transports individuels motorisés comme des cycles.

La gestion de l'espace de stationnement comprend la gestion des places de stationnement, la fixation du nombre, du type de véhicules et de la situation des places de stationnement dans l'espace public et la fixation du nombre de places de stationnement privées en fonction de leur situation au sein de l'espace urbanisé. Plus précisément, sur fonds privés, cela peut se traduire sous forme de prescriptions sur la qualité et le nombre de places de stationnement par logement ou par entreprise ainsi que sur la qualité et le nombre d'accès au bâtiment. Il est ainsi possible de déterminer des secteurs de stationnement différenciés selon la qualité de l'offre de services et commerces, de desserte en transport collectif et les contraintes trafic. De plus, des possibilités de dérogation doivent pouvoir être octroyées en cas de mesures d'accompagnement solides prévues dans les projets de développement (mise à disposition de véhicules en autopartage ou mutualisation de stationnement par exemple). Ces possibilités de dérogation doivent être explicitement citées dans un article ad hoc.

La gestion du stationnement comporte une composante locale et une composante régionale. Les mesures ont un impact local, mais elles devraient être coordonnées spatialement les unes avec les autres. Ainsi, en fonction de la situation et des caractéristiques régionales, le concept et le plan de gestion du stationnement peuvent être élaborés à une échelle intercommunale ou faire l'objet d'une coordination régionale. À ces échelles, il est possible de mettre en place des mesures telles des infrastructures P+R (parcs-relais).

A noter, que la Commune peut décider de définir les règles régissant le stationnement dans un règlement ad hoc ou dans le RCCZ.

Le rapport 47 OAT expliquera de quelle manière la Commune entend gérer le stationnement et justifiera, sur la base d'une pesée des intérêts, les choix opérés.

Plan d'affectation des zones (PAZ)

A l'exception des parkings publics qui seront affectés en « Zone de constructions et d'installations publiques (ZCIP) B » (cf. fiche thématique « [Installations d'intérêt public et militaires](#) ») ou en zone de transport (si le stationnement public est sur la chaussée), aucune attente particulière au niveau du PAZ n'est demandée.

Règlement communal des constructions et des zones (RCCZ)

Des articles-type à intégrer dans le RCCZ ou dans un règlement ad hoc sont proposés dans le chapitre « Articles-type » ci-dessous. Par ailleurs, ceux-ci peuvent être adaptés ou précisés selon les propositions suivantes ainsi que selon les spécificités ou les volontés communales :

Article-type relatif au stationnement « vélo »

L'article-type « **Stationnement vélo** » peut être commenté de la manière suivante :

- Alinéa 1 : La norme VSS-40065 s'applique aux aménagements de stationnement pour vélos et vélomoteurs. Elle contient les principes pour déterminer les besoins et le choix des emplacements des aménagements de stationnement pour vélos. Elle comprend des indications quant à la répartition du nombre de places pour le stationnement de courte et de longue durée ainsi que permanent. Le manuel « Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation » (OFROU, 2008) offre également des principes intéressants à appliquer.
- Alinéa 3 : En cas d'impossibilité de réalisation, le montant de la contribution de remplacement est fixé, par voie de règlement, conformément aux critères figurant dans la législation routière ou dans le RCCZ. Dans ce cas, le RCCZ fixera les montants et la justification y relative sera apportée dans le rapport 47 OAT. Cet alinéa sera adapté en conséquence.
- La Commune peut définir un pourcentage minimum et maximum de cases de stationnement dimensionnées de manière à pouvoir accueillir des vélos-cargos. Le cas échéant, la Commune le précisera dans l'article du RCCZ y relatif.

Articles-type relatifs au stationnement de véhicules motorisés

L'article-type « **Stationnement de véhicules motorisés** » peut être commenté de la manière suivante :

- La Commune peut prévoir que les parkings souterrains et en surface doivent être équipés de conduites vides permettant d'alimenter chaque case de stationnement pour la recharge des véhicules à propulsion électrique.
- Elle peut également demander que les aires de stationnement extérieures soient aménagées avec des revêtements perméables ainsi qu'une arborisation ou des haies améliorant l'intégration des cases de stationnement dans leur contexte.
- La norme VSS 40 281 définit la démarche à entreprendre pour prévoir le nombre de cases de stationnement pour les voitures de tourisme pour différents genres d'affectations.
- Alinéa 1 : La norme VSS 40 291 définit les dispositions et géométries des infrastructures de stationnement pour voitures de tourisme et motocycles. La norme VSS 40 050 spécifie la disposition et les aménagements des accès riverains.
- Alinéa 2 : La norme SIA 521 500, VSS 640 075 et VSS 40 291a permettent d'assurer une installation adaptée aux personnes à mobilité réduite.
- Alinéa 4 : La Commune peut, pour les demandes de dérogation au minimum, se fonder notamment :
 - a. sur des exigences tirées de la protection de l'environnement, notamment en application des articles 11 et 12 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983, de la préservation du milieu naturel ou du patrimoine ;
 - b. sur le fait que la réalisation du parking engendre des coûts disproportionnés, notamment en raison de contraintes géotechniques ou morphologiques ;
 - c. sur des engagements ou conventions particulières lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de cases de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier (par exemple écoquartier) ;

- d. sur des améliorations notables en matière d'offre en transports publics ;
 - e. sur la création d'un ou de plusieurs appartements par le biais d'aménagement de combles ou de surélévation d'immeubles ;
 - f. sur des exigences en matière de gestion et de fonctionnement du réseau routier structurant ;
 - g. sur l'analyse de synergies avec d'autres grands générateurs de trafic ou pour des installations de stationnement pour des affectations autres que le logement (VSS 640 280 et suivantes).
- Alinéa 5 : Cet alinéa peut également être intégré dans un règlement ad hoc.
 - Alinéa 6 : En cas d'impossibilité de réalisation, le montant de la contribution de remplacement est fixé, par voie de règlement, conformément aux critères figurant dans la législation routière ou dans le RCCZ. Dans ce cas, le RCCZ fixera les montants et la justification y relative sera apportée dans le rapport 47 OAT. Cet alinéa sera adapté en conséquence.

L'article-type « **Secteurs de stationnement** » n'est utile que si la Commune souhaite uniformiser par secteurs/quartiers les exigences des normes VSS concernant les ratios à appliquer suivant la localisation (accessibilité en transports publics et part de la mobilité douce dans la génération de déplacement). Les secteurs sont délimités en particulier selon leur desserte en transports en commun (actuelle et selon les évolutions des 15 prochaines années). Pour l'accessibilité en transports publics, la Commune devrait se baser sur les classes de dessertes de l'ARE (map.geo.admin.ch).

L'article-type « **Ratio de base et facteur d'ajustement** » peut être commenté de la manière suivante :

- Cet article n'est utile que si la Commune souhaite uniformiser par secteurs/quartiers les exigences des normes VSS concernant les ratios à appliquer suivant la localisation (accessibilité en transports publics et part de la mobilité douce dans la génération de déplacement).
- Alinéa 2 : Le tableau propose une répartition du territoire en quatre secteurs-type qu'il est possible d'observer dans n'importe quel espace urbanisé. Cependant, les Communes sont invitées à délimiter le périmètre de ces secteurs, voire à définir des secteurs en fonction des caractéristiques de leur territoire.
Les facteurs d'ajustement proposés sont indicatifs et basés sur les types de localisation de la norme VSS. De manière générale, plus un espace urbain est bien desservi par les transports publics, moins l'offre de stationnement pour le logement, l'emploi et les visiteurs et visiteuses devrait être conséquente.
La norme VSS 640 281 prévoit des ratios de base spécifiques en fonction du genre d'affectation (Tab. 1, p. 14-15) et des facteurs d'ajustement selon le type de localisation (Tab. 3, p. 16). À titre d'exemple, une étude d'avocat de 200 m² de surface brut de plancher située au centre-ville doit prévoir 1 case de stationnement pour le personnel et 1 case visiteur.

L'article-type « **Plan de mobilité** » peut être commenté de la manière suivante :

- Avant d'introduire cet article dans son RCCZ, il est conseillé à la Commune de mettre en place un plan de mobilité ou des mesures de gestion du stationnement pour son administration afin d'en montrer l'exemple aux entreprises privées ou (para-) publiques.
- Alinéa 1 : Le cahier des charges pour le plan de mobilité pourrait, à titre d'exemple, comprendre les éléments suivants :
 - a. un diagnostic de l'accessibilité pour tous les modes de transport disponibles dans la situation existante et future ;
 - b. des objectifs pour atteindre une part modale alternative au transport individuel motorisé ;

- c. des mesures à entreprendre pour garantir l'atteinte des objectifs ;
- d. un planning de monitoring pour le suivi de la mise en œuvre des mesures et de l'atteinte des objectifs.

L'article-type « Accès pour les véhicules motorisés » peut être commenté de la manière suivante :

- À chaque demande de permis de construire, un concept d'accessibilité est élaboré et est soumis pour évaluation à la Commune. La possibilité de mutualiser l'accès entre plusieurs parcelles doit être étudiée en priorité, et en cohérence avec le concept de stationnement. En cas d'impossibilité, celle-ci doit être démontrée. Par ailleurs, la norme VSS 40 050 prévoit que « les accès à des biens fonds contigus seront si possible regroupés ». Aussi, la Commune peut imposer, dans son RCCZ, la mutualisation des accès contigus.
- Une mention sur le respect de la hiérarchie routière doit être faite sur la base de la norme VSS 40 040b. Le principe étant de se raccorder au maximum et dans la mesure du possible sur les routes de desserte et collectrices, et non pas sur les routes d'un plus haut niveau hiérarchique (en particulier les routes cantonales).
- La Commune peut prévoir dans son RCCZ que les accès soient, dans la mesure du possible, recouverts d'un revêtement perméable. Elle peut également demander que les rampes d'accès soient couvertes et végétalisées afin d'assurer leur intégration.

Articles-type

[Zone de constructions et d'installations publiques \(ZCIP\)](#)

[Zone de transport](#)

[Gestion de la mobilité et du stationnement](#)

[Alignements routiers](#)

[Tableau synoptique](#)

Références et liens

[Aide de travail « Programment d'équipement pour les zones à bâtir »](#)

Aide de travail « Planifications spéciales » (en cours)

[Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation » \(OFROU, 2008\)](#)

[Norme VSS 40 040b « Projet, bases; types de routes »](#)

[Norme VSS 40 050 « Accès riverains; disposition et aménagement »](#)

[Norme VSS 40 065 « Stationnement; Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos »](#)

[Norme VSS 40 281 « Stationnement - Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme »](#)

[Norme VSS 40 291 « Stationnement; Disposition et géométrie des installations de stationnement pour voitures de tourisme et motocycles »](#)

[Norme VSS 40 291a « Stationnement; disposition et géométrie des installations de stationnement »](#)

[Norme VSS 640 075 « Trafic piétonnier - Espace de circulation sans obstacles »](#)

[Norme VSS 640 280 « Stationnement – Bases »](#)

[SIA 521 500 « Constructions sans obstacles »](#)

Service(s) responsable(s)

Service(s)	Coordonnées
Service de la mobilité (SDM)	Rue des Creusets 5
	1950 Sion
	027 606 34 00
	SDM@admin.vs.ch
	https://www.vs.ch/web/sdm/home

Validation et versions

Date	Version	Validation et modifications
8 janvier 2025	1.0	Validation du/des service(s) responsable(s)
Avril 2025	1.0	Version initiale



Article-type

Zones de transport

Fiche thématique concernée

[Mobilité et infrastructures de transport](#)

Proposition d'articles-type à intégrer au RCCZ

(**surlignage** = à adapter par la commune)

Art. **xx** Zone de transport à l'intérieur des zones à bâtir

- 1 La zone de transport à l'intérieur des zones à bâtir comprend les infrastructures publiques de transport, autorisées par la législation spéciale, qui se trouvent dans le périmètre de la zone à bâtir comme les routes publiques du réseau national, cantonal et communal, les installations ferroviaires et aéronautiques, les espaces publics, ainsi que les aires de stationnement et d'arrêt.
- 2 Dans ces zones, sont également autorisées les constructions et installations publiques étroitement liées à l'infrastructure de transport (p. ex. conteneurs pour la collecte de déchets).

Art. **xx** Zone de transport à l'extérieur des zones à bâtir

- 1 La zone de transport à l'extérieur des zones à bâtir comprend les infrastructures publiques de transport, autorisées par la législation spéciale, qui se trouvent en dehors du périmètre de la zone à bâtir comme les routes publiques du réseau national, cantonal et communal, les installations ferroviaires et aéronautiques, les espaces publics, ainsi que les aires de stationnement et d'arrêt.
- 2 Dans ces zones, sont également autorisées les constructions et installations publique étroitement liées à l'infrastructure de transport (p. ex. silos de sel).

Service(s) responsable(s)

Service(s)	Coordonnées
Service de la mobilité (SDM)	Rue des Creusets 5
	1950 Sion
	027 606 34 00
	SDM@admin.vs.ch
	https://www.vs.ch/web/sdm/home

Validation et versions

Date	Version	Validation et modifications
Août 2021	1.0	Version initiale
8 janvier 2025	2.0	Validation du/des service(s) responsable(s)
Avril 2025	2.0	Mise à jour 2025



Article-type

Gestion de la mobilité et du stationnement

Fiche thématique concernée

[Mobilité et infrastructures de transport](#)

Proposition d'articles-type à intégrer au RCCZ

(**surlignage** = à adapter par la commune)

Art. **xx** Stationnement vélo

- 1 Le nombre et la conception des cases de stationnement pour les vélos doivent être conformes aux normes VSS en vigueur.
- 2 L'aménagement des cases de stationnement se fait prioritairement sur fonds privés.
- 3 En cas d'impossibilité de réalisation démontrée des besoins en stationnement vélo, la commune peut dispenser d'aménager tout ou partie des cases de stationnement moyennant une contribution de remplacement afin de réaliser des mesures de compensation ailleurs sur le territoire communal. Le montant de la contribution de remplacement est fixé, par voie de règlement, conformément aux critères figurant dans la législation routière.

Art. **xx** Stationnement de véhicules motorisés

- 1 Le dimensionnement de l'offre en cases de stationnement pour véhicules motorisés ainsi que leurs accès sont définis selon les normes VSS en vigueur.
- 2 Les dimensions, les caractéristiques et le ratio des cases de stationnement pour véhicules motorisés à destination des personnes à mobilité réduite ainsi que leurs accès sont définis selon la norme VSS en vigueur.
- 3 L'aménagement des cases de stationnement se fait uniquement sur fonds privés.
- 4 La commune peut accorder, après consultation des services cantonaux compétents, une dérogation quant au nombre de cases à aménager.
- 5 Un requérant peut prévoir une offre diminuée sur son terrain si une complémentarité d'usage est trouvée avec du stationnement existant sur une parcelle voisine / dans le quartier. De même, pour tout nouveau parking privé d'entreprise ou privé à usage public (p. ex. commerces) de plus de **xx** places, la Commune peut exiger l'ouverture au public d'au moins une partie de ces places en dehors des heures d'utilisation principales, en particulier le soir et le weekend. Une attention est portée lors de l'analyse afin de ne pas proposer une suroffre de stationnement.
- 6 En cas d'impossibilité de réalisation démontrée des besoins en stationnement de véhicules motorisés, une contribution de remplacement est exigée par la Commune afin de mettre en place des mesures de compensation ailleurs sur le territoire communal. Le montant de la contribution de remplacement est fixé, par voie de règlement, conformément aux critères figurant dans la législation routière.

- 7 Des dérogations aux minimaux sans compensation financière peuvent être octroyées lorsque des justifications d'accessibilité alternative sont apportées par le requérant via un concept de mobilité (autopartage, mise à disposition de vélos électriques en libre-service, plan de mobilité d'entreprise, etc.). Ces dérogations peuvent être octroyées tant à des logements qu'à des entreprises, commerces, etc. La commune se réserve le droit, en tout temps, de vérifier l'application et le suivi des mesures d'accompagnement.
- 8 Des dérogations aux minimaux doivent en outre être évaluées dans le cadre de développement de plans de quartier ou de plans d'aménagement détaillé tant à des logements qu'à des entreprises, commerces, etc.

Art. xx Secteurs de stationnement

- 1 En ce qui concerne le logement et les activités, les ratios de stationnement dans la commune sont fixés en fonction des secteurs délimités dans le plan annexé au présent règlement.
- 2 Les secteurs sont définis par le concept et le plan de gestion du stationnement.

Art. xx Ratio de base et facteur d'ajustement pour le stationnement motorisé

- 1 Le nombre de cases de stationnement admissible par secteur correspond au ratio de base multiplié par le facteur d'ajustement.
- 2 Le tableau ci-dessous fixe ces différentes exigences (ratio de base et facteur d'ajustement) pour tous les types d'affectation (logements et activités).

Affectations	Ratio de base	Facteurs d'ajustement							
		Secteur « gare »		Secteur « centre »		Secteur « suburbain »		Secteur « périphérie »	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Logement habitants	1 case pour 100 m ² de SBP	40%	60%	50%	80%	70%	90%	90%	100%
Logement visiteurs	0,1 case pour 100 m ² de SBP	40%	60%	50%	80%	70%	90%	90%	100%
Activités employés	se référer à la norme VSS 640281	20%	40%	40%	60%	50%	80%	70%	90%
Activités visiteurs/clients	se référer à la norme VSS 640281	20%	40%	40%	60%	50%	80%	70%	90%

- 3 Pour les immeubles avec encadrement pour personnes âgées et les résidences d'étudiants et d'étudiantes, aucune case de stationnement habitant n'est exigée. En revanche, le nombre de cases de stationnement pour le personnel et les visiteurs et visiteuses est calculé selon la norme VSS correspondante.

- 4 Le nombre de cases de stationnement pour les deux-roues motorisés est fixé au minimum à 10% du besoin en cases de stationnement pour voitures définies à l'alinéa 2. Au minimum 50% des cases sont accessibles aux visiteurs et visiteuses et se situent à proximité des entrées principales des constructions.
- 5 À la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, l'arrondissement du nombre de cases de stationnement se réalise à l'entier supérieur.

Art. xx Plan de mobilité

- 1 Lors de toute demande de permis de construire, les activités économiques dont le nombre d'équivalents plein temps localisés sur le territoire communal est supérieur ou égal à 50 sont tenues de mettre en place un plan de mobilité établi sur la base d'un cahier des charges préalablement validé par la Commune.
- 2 Lors de toute demande de permis de construire, les activités économiques dont le nombre d'équivalents plein temps localisés sur le territoire communal est supérieur ou égal à 25, sont tenues de soumettre à la Commune des mesures de gestion du stationnement visant à diminuer leur besoin en cases de stationnement ainsi que la génération de trafic.

Art. xx Accès pour les véhicules motorisés

- 1 Les dimensions et les caractéristiques des accès pour véhicules motorisés (largeur, pente, visibilité...) sont définies selon les normes VSS en vigueur.
- 2 L'accès au réseau routier doit respecter les dispositions de la législation en vigueur.
- 3 Les conditions d'aménagement des accès sont régies par la législation en vigueur.
- 4 L'établissement d'un accès au travers d'un trottoir public est soumis à l'autorisation de l'autorité compétente. Les frais d'établissement, d'entretien et, s'il y a lieu, de suppression et remise en état des lieux sont à la charge du bénéficiaire de l'accès.
- 5 Les rampes d'accès au stationnement souterrain sont obligatoirement réalisées à l'intérieur des limites de constructions. Leur localisation et leur conception doivent assurer une intégration harmonieuse au site. L'emprise sur les espaces ouverts doit être limitée au strict minimum.

Service(s) responsable(s)

Service(s)	Coordonnées
Service de la mobilité (SDM)	Rue des Creusets 5 1950 Sion 027 606 34 00 SDM@admin.vs.ch https://www.vs.ch/web/sdm/home

Validation et versions

Date	Version	Validation et modifications
8 janvier 2025	1.0	Validation du/des service(s) responsable(s)
Avril 2025	1.0	Version initiale



Article-type

Alignements routiers

Fiche thématique concernée

[Mobilité et infrastructures de transport](#)

Proposition d'articles-type à intégrer au RCCZ

(**surlignage** = à adapter par la commune)

Art. **xx** Alignements routiers

- ¹ A défaut d'alignements routiers le long des voies communales formellement approuvés, la distance à respecter est de **xx** m du bord de la chaussée ou du trottoir pour les routes ouvertes à la circulation et de **xx** m pour les chemins et pistes cyclables.

Service(s) responsable(s)

Service(s)	Coordonnées
Service de la mobilité (SDM)	Rue des Creusets 5 1950 Sion 027 606 34 00 SDM@admin.vs.ch https://www.vs.ch/web/sdm/home

Validation et versions

Date	Version	Validation et modifications
Août 2021	1.0	Version initiale
8 janvier 2025	2.0	Validation du/des service(s) responsable(s)
Avril 2025	2.0	Mise à jour 2025