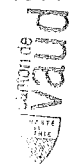




CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Reçu le **16 MARS 2015**

Scanné le _____

Monsieur
Jacques Nicolet
Président du Grand Conseil
Place du Château 6
1014 Lausanne

Réf. : MFP/15017778

Lausanne, le 11 mars 2015

Réponse à la résolution José Durussel et consorts au nom de la commission qui a traité le postulat (13_POS_044) Jean-François Cachin et consorts – Des places de parc pour des cars dans le secteur du P+R de Vennes (14_RES_014)

Monsieur le Président,

Par la présente, le Conseil d'Etat donne suite à la résolution José Durussel et consorts au nom de la commission qui a traité le postulat (13_POS_044) Jean-François Cachin et consorts citée en titre, que le Grand Conseil a renvoyée au Conseil d'Etat dans sa séance du 9 septembre 2014. Cette réponse a été traitée par le Service du développement territorial, avec l'appui de la Direction générale de la mobilité et des routes. La résolution est la suivante :

« La commission demande au Conseil d'Etat de prendre en considération la problématique du stationnement des autocars dans tous les projets de planification cantonale (pôles de développement, plans d'affectation cantonaux, etc.) afin d'anticiper un éventuel besoin de places en la matière ».

D'un point de vue légal, la définition des places de stationnement pour les véhicules à moteur est de compétence communale. L'article 40a RLATC précise que :

1. La réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur [...], dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction.
2. A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés [...].»

Bien que le texte de l'article 40a RLATC parle de «véhicules à moteur», dans les faits cette disposition s'applique aux seules voitures de tourisme. C'est le cas également de la norme VSS 640 281. Il n'y a donc pas de base légale spécifique concernant la planification des places de stationnement pour les autocars. La commune est compétente pour vérifier la mise à disposition des places nécessaires. Mais il est aussi de la responsabilité du maître de l'ouvrage (le propriétaire, la commune, le canton) d'anticiper cette question et de proposer des solutions.

Du point de vue des procédures, la prise en compte de cette problématique peut se faire soit au moment des démarches de planification lorsque le besoin est connu, ou au plus

tard lors de la demande de permis de construire. Ainsi, deux cas de figure peuvent se présenter :

1. Lorsque la « destination de la construction » prévoit l'usage d'autres types de véhicules à moteur (véhicules de livraison, camions, cars, engins de chantiers,...), c'est au moment de l'affectation du sol qu'une solution doit être trouvée pour le stationnement de ces véhicules. L'estimation du besoin en places de stationnement s'effectue alors sur une base empirique (expérience de l'entreprise elle-même, recommandations d'une branche professionnelle spécifique,...). Il se peut alors que les solutions soient clairement précisées par le plan d'affectation (nombre de places, accès), ou bien qu'on ne puisse qu'ébaucher des solutions qui devront être concrétisées plus tard lors des demandes de permis de construire.
2. Lorsqu'un projet concerne une activité qui n'était pas prévue par le plan d'affectation, le nombre de places de stationnement particulières n'est défini que lors du dépôt du permis de construire. On peut alors se trouver face à des contraintes fortes telles qu'un manque de surfaces disponibles ou des difficultés d'accès. La satisfaction du besoin peut devenir problématique, voire impossible.

Les plans d'affectation cantonaux (PAC) suivent les mêmes procédures que les planifications communales, hormis le fait qu'ils ne doivent pas être adoptés par le conseil communal. Il s'agit alors de bien anticiper le besoin et d'affecter le sol en conséquence, en intégrant à l'amont les contraintes liées aux activités souhaitées, en l'occurrence le besoin de places de stationnement pour autocars, lors de la planification d'infrastructures générant ce type de déplacements (musées, sites touristiques, centres de congrès, etc.). Lorsque le besoin est connu, des solutions sont proposées avec un degré de définition plus ou moins élevé, selon les modalités décrites ci-dessus. Au moment du permis de construire, si un projet n'est pas conforme à l'affectation ou s'il induit des difficultés majeures, le canton devrait soit le refuser (en particulier dans un PAC), soit soumettre l'approbation du projet à des conditions particulières, par exemple trouver un lieu de stationnement pour des cars. Toutefois, comme le permis de construire est de compétence communale, le droit de regard du canton est à relativiser.

Dans le contexte du PAC Vennes qui est à l'origine de cette résolution, il est utile de rappeler que le projet Aquatis n'était pas encore connu au moment de la première version du PAC du 14.02.2001. Ensuite, dans l'addenda du 27 septembre 2006, il est précisé dans le règlement que « les affectations dans le secteur G1 sont libres » (N.B. le secteur d'Aquatis). Par conséquent il n'était pas encore question de stationnement pour des autocars. Finalement, l'étude mobilité réalisée pour la modification du PAC approuvée le 16 juillet 2014 précise qu'« une recherche de variantes de places de stationnement pour les cars a été réalisée à l'intérieur du périmètre du PAC, concluant au fait que dans la mesure du possible, une solution devrait être trouvée à l'extérieur de ce périmètre, par exemple dans la boucle autoroutière de Vennes Nord (emplacement de l'ancien P+R), en combinaison avec une éventuelle zone de stationnement pour les poids lourds. Si cela n'est pas possible, la variante consistant à disposer les cars entre le P+R et CSS Assurance est à envisager ». Le PAC renvoyait donc la finalisation des solutions au moment du permis de construire. Ces deux solutions ne se sont pas concrétisées dans un premier temps, ce qui a été à l'origine du postulat 13_POS_044. Mais, récemment, l'OFROU est finalement entré en matière pour l'utilisation de la boucle autoroutière de Vennes Nord.

Cette dernière option constitue donc également une réponse au postulat Jean-François Cachin et consorts « Une nouvelle réaffectation du P+R provisoire de Vennes » (10_POS_213), pris en compte dans l'étude mobilité de la modification du PAC Vennes approuvée le 16 juillet 2014, mais auquel il n'avait pas encore été répondu formellement.

L'anticipation est donc la condition sine qua non d'un traitement optimal de cette problématique. Le Conseil d'Etat ne juge pas opportun de développer une stratégie spécifique pour un enjeu qui ne peut être traité qu'au cas par cas. Il appartient en particulier au maître de l'ouvrage de l'installation génératrice de déplacements en autocar de prendre en compte ce type de besoin le plus en amont possible, en s'assurant le cas échéant par des conventions de la faisabilité des solutions envisagées.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Copies

- Mme la Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro, cheffe du DTE
- Mme la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, cheffe du DIRH