

COMMENT DIMENSIONNER LE STATIONNEMENT DANS UN PROJET DE PLANIFICATION ?

1. GÉNÉRALITÉS

Le stationnement est un outil performant au service des autorités pour maîtriser le trafic automobile, minimiser les nuisances induites et encourager le report modal vers les transports publics (ci-après TP) et la mobilité douce. A cet effet, l'offre en places de stationnement doit être fixée en cohérence avec la politique de mobilité communale, la desserte par les TP existants et planifiés et la gestion du stationnement sur domaine public.

Le nombre de places de stationnement pour les automobiles et les vélos est défini sur la base des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), en fonction de l'importance et de la destination des constructions autorisées par le plan d'affectation.

2. CADRE LÉGAL

[Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions \(LATC\)](#), article. 24

[Règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions \(RLATC\)](#), articles 32 et 40a

[Mesure A25 « Politique de stationnement et plans de mobilité » du plan directeur cantonal \(PDCn\)](#)

[Plan des mesures OPair 2018 de l'agglomération Lausanne-Morges](#) (version adoptée par le conseil d'Etat le 6 février 2019)

[Normes suisses SN \(VSS\)](#) (640 065 Stationnement vélos, 640 281 Stationnement voitures de tourisme)

3. SERVICE COMPÉTENT

Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
Division Planification (P)
Place de la Riponne 10 - 1014 Lausanne
021 316 73 75 - info.dgmr-mobilite@vd.ch
www.vd.ch/dgmr

Contact :
Division Planification
Domaine Planifications régionales et agglomérations
[Responsable du secteur concerné par le projet](#)

4. EXIGENCES MINIMALES POUR L'ÉLABORATION DES DOSSIERS DE PLANIFICATION

ANALYSE

Faire une analyse de mobilité multimodale justifiant l'offre en stationnement prévue, en application des normes VSS en vigueur (actuellement VSS 640 281 pour les voitures et 640 065 pour les vélos, (voir point 5 ci-dessous). Préciser si l'élaboration d'un plan de mobilité d'entreprise est demandée par la commune et dans

quelle mesure ce plan influence l'offre en places de stationnement.

Sur la base des affectations autorisées par le règlement, détailler le scénario d'urbanisation potentielle impliquant le besoin en stationnement pour véhicules de tourisme le plus élevé et démontrer sa compatibilité avec

- la situation locale particulière,
- les objectifs concernant l'aménagement du territoire,
- les conditions de charge admissible du réseau routier,
- l'environnement.

TRANSCRIPTION DANS LA PLANIFICATION

Plan

Indiquer sur le plan d'affectation de détail :

- la localisation des espaces destinés au stationnement des voitures et des vélos ;
- l'emprise des parkings souterrains ;
- la position des accès aux parkings.

Règlement

Inscrire le nombre maximal de places de stationnement pour les voitures autorisé par le plan en se référant aux normes en vigueur de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Pour

5. POUR ALLER PLUS LOIN

CALCUL DU BESOIN EN STATIONNEMENT POUR VÉHICULES DE TOURISME

Selon la méthode simplifiée présentée dans la norme SN 640 281, ce calcul s'effectue en trois étapes :

- estimation du besoin brut, en fonction des activités autorisées par le plan ;
- détermination du *type de localisation* (voir plus bas) caractérisant le site ;
- réduction du besoin brut selon le *type de localisation* du projet.

Le *type de localisation* est défini en combinant les qualités de desserte par les TP et en mobilité douce. Si la qualité de desserte par les TP peut être estimée facilement, il n'en va pas de même pour la mobilité douce. A des fins de simplification, s'agissant de cette dernière et pour les cas usuels, les trois catégories indiquées dans le tableau 2 de la norme VSS peuvent être associées aux caractéristiques suivantes du domaine bâti : milieu rural (<25%), secteur périurbain ou zone urbaine peu dense (25...50%) et zone urbaine dense (>50%).

Dans le périmètre du plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges, l'élaboration de plans de mobilité doit être rendue obligatoire par la réglementation du plan et l'offre en stationnement des

définir ce nombre, prendre en compte le scénario d'urbanisation potentielle impliquant le besoin en stationnement le plus élevé.

Fixer les principes à respecter concernant la localisation (proche des entrées) et l'aménagement (abri, protection antiviol) des places pour les vélos.

Article-type

« Le nombre de cases de stationnement pour les voitures et les vélos nécessaires pour les affectations autorisées doit être conforme aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) en vigueur. Le nombre maximal de places pour les voitures pouvant être autorisé s'élève à [nombre de places].

Les installations pour le stationnement des vélos doivent être abritées et situées à proximité des entrées principales des bâtiments. »

Rapport explicatif et annexes

Détailler l'analyse précitée et joindre en annexe l'éventuelle étude de mobilité.

voitures doit être dimensionnée au minimum des valeurs indicatives de la norme VSS pour les parkings liés à des activités.

CALCUL DU BESOIN EN STATIONNEMENT POUR VELOS

La norme SN 640 065 fixe le besoin en stationnement en fonction des affectations prévues. Le besoin standard estimé peut être réduit ou augmenté en fonction des particularités locales (topographie favorable ou défavorable, grande proportion de déplacement longue distance, etc.).

La réalisation des infrastructures de stationnement pour vélos peut s'effectuer par étape en fonction de l'évolution des besoins. La norme VSS admet de n'aménager, dans un premier temps, que les deux-tiers du nombre de places déterminé. Dans ce cas, le plan doit garantir la possibilité de réaliser par la suite le solde des places.

CAS SPECIFIQUES « HORS-NORME »

Dans certains cas particuliers, il peut être opportun de s'écarter des valeurs indicatives, voire de la méthodologie, proposées par la norme VSS. Ces cas spécifiques doivent être documentés et la méthode de calcul utilisée doit être détaillée.

L'opportunité d'intégrer des dispositions spéciales dans le règlement du plan doit être évaluée dans chaque cas particulier.

Le contenu du règlement et de l'étude de mobilité doivent en tous les cas être cohérents.

6. VERSION

Septembre 2019