



## GM.4.3

### MODIFICATION/HARMONISATION DES RÈGLEMENTS COMMUNAUX DU STATIONNEMENT (SUR FONDS PRIVÉ) FICHE DE DOCUMENTATION - PRIORITÉ BVE

<b>Instance(s) responsable(s)</b>	Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully	<b>Instance(s) concernée(s)</b>	SDT
<b>Description</b>	<p><b>État actuel</b> Aujourd'hui, les communes de l'agglomération doivent respecter l'article 47 OAT, édité par la Confédération, lors de la construction d'un nouveau bâtiment, notamment pour définir le besoin en stationnement. La norme VSS-40281 est également une référence pour établir ce besoin. Toutefois, les préconisations en matière de stationnement dans les règlements communaux (RCCZ) varient selon les communes de l'agglomération.</p> <p><b>État attendu</b> Dans le cadre des prochaines révisions de règlements communaux, les dispositions relatives au dimensionnement, à l'aménagement et à la gestion du stationnement des voitures, des vélos et des deux-roues motorisés seront actualisées et complétées.</p> <p>Ces dispositions tiendront compte des directives et règlements cantonaux en vigueur, des principes de la politique de stationnement développée à l'échelle de l'agglomération (sur fonds privé et sur fonds public) et des dernières normes VSS applicables en la matière. Elles pourront également intégrer des exigences concernant l'établissement de plans de mobilité d'entreprises (entreprises de plus 50 personnes), la mutualisation des rampes d'accès, etc.</p> <p>Des dispositions concernant les possibilités de recharge des véhicules électriques devront également être instaurées, dans les garages privés et sur les lieux de travail principalement. De même, des conditions d'aménagement pour le stationnement extérieur devront être respectées pour favoriser la perméabilité des sols et leur intégration au sein des espaces extérieurs. Il est notamment indispensable que les règlements tiennent compte d'un zonage permettant de définir des ratios inférieurs pour les secteurs centraux et bien desservis par les transports publics. Des minima, mais aussi et surtout des maxima pourront être définis dans certaines zones (tout particulièrement en lien avec les activités). Les règlements devront également tenir compte des nouvelles formes d'habitats (écoquartiers, logements sans voiture), si celles-ci peuvent prouver leur utilisation réduite de la voiture individuelle. Enfin, une complémentarité d'usage avec une offre de stationnement existante peut être proposée par les requérants (mutualisation).</p> <p>Concernant le stationnement vélo, il devra suivre les recommandations de l'OFROU tant au niveau de l'offre à assurer que des conditions de stationnement (pour les habitants comme pour les visiteurs). Une attention particulière devra également être apportée aux possibilités de recharge des vélos électriques.</p>		
<b>Stratégie sectorielles</b>	S.TIM.4, S.U.1, S.U.2		
<b>Lien avec les autres mesures</b>	Cette mesure est en lien avec la mesure visant à promouvoir la mobilité alternative à la voiture – GM.4.2 et par extension à l'ensemble des mesures visant à améliorer le système de transports publics et les réseaux de mobilité douce.		
<b>Opportunité et utilité</b>	<p><b>Opportunité :</b> Cette mesure mesure répond au besoin d'adapter les règlements aux nouveaux comportements et nouvelles formes de mobilité, en cohérence avec les réglementations communales du stationnement dans l'agglomération.</p> <p><b>Utilité :</b> CE1 : l'utilité principale de la mesure est de réduire la croissance du trafic automobile dans l'agglomération au profit des transports publics et de la mobilité douce. CE4 : cette mesure permet également de réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources.</p>		
<b>État de la planification et mise en oeuvre</b>	Mise en œuvre progressive dans le cadre des révisions de PAZ.		