

Tableau commenté des modifications de la législation sur le stationnement

I. Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT, RSJU 701.1)

7. Stationnement	Art.12	Commentaires
a) Principes	<p>Alinéa 1 : Lors de l'édification, de l'agrandissement ou du changement d'affectation d'une construction ou d'une installation, des cases de stationnement nécessaires pour les voitures de tourisme doivent être aménagées en nombre adéquat sur la même parcelle ou dans son voisinage immédiat.</p>	<p>La principale modification de l'alinéa 1 réside dans l'insertion de la notion de nombre adéquat de cases de stationnement, qui vient remplacer celle de nombre suffisant. Cette modification vise à plafonner le nombre de cases de stationnement pouvant être aménagées pour desservir un bâtiment.</p> <p>Il y a lieu de rappeler la pratique cantonale au sujet du champ d'application de cette disposition. Le simple fait de construire une petite annexe à sa maison d'habitation n'impose pas de respecter la législation sur le stationnement pour l'entier du bâtiment. Seule la nouvelle annexe devra respecter la législation sur le nombre adéquat de cases de stationnement. De la même manière, en cas d'agrandissement d'un bâtiment ou d'une installation, le calcul du nombre adéquat de cases se fait sur la base du seul agrandissement et non sur la base de l'entier du bâtiment. Enfin, les simples transformations (ex : ouverture d'un velux) n'imposent pas le respect de la législation sur le stationnement.</p>
	<p>Alinéa 2 : En outre, des installations de stationnement pour cycles et cyclomoteurs doivent être aménagées en nombre suffisant.</p>	<p>Cette disposition est liée au soutien que le canton souhaite apporter à la mobilité douce et en particulier à l'usage du vélo. Dans la loi actuelle, l'aménagement d'installations de stationnement pour cycles et cyclomoteurs ne s'impose que lorsque les circonstances le justifient. Ainsi, le principe actuel reste la liberté d'aménager de telles installations. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'on peut exiger qu'une telle installation soit réalisée.</p>

		<p>Il est proposé de renverser ce principe et d'obliger les maîtres d'ouvrage à aménager des installations de stationnement de cycles et cyclomoteurs. Ce n'est que pour de justes motifs (ex : secteur difficile d'accès avec ce moyen de locomotion) que l'obligation pourra être levée.</p> <p>La mise à disposition d'installations de stationnement fait partie des moyens incitatifs à l'usage de cycles plutôt que de voitures de tourisme. La forte progression de l'usage du vélo à assistance électrique est un argument supplémentaire en faveur de cette disposition.</p>
	<p>Alinéa 3 : L'accès, l'emplacement, les dimensions et l'aménagement des cases de stationnement sont fixés en fonction des impératifs du trafic, de la protection de l'environnement bâti ainsi que de la sauvegarde du site et du paysage.</p>	<p>L'alinéa 3 constitue la base légale pour examiner si l'implantation des cases de stationnement est rationnelle, sécurisée et adaptée au site. Elle vise à éviter que des cases de stationnement soient inaccessibles en voiture ou que leur accessibilité engendre un danger pour les riverains. Enfin, cette disposition doit permettre d'exiger l'usage de certains matériaux particuliers et d'éviter l'utilisation de matériaux non perméables pour l'aménagement des cases de stationnement.</p>
	<p>Alinéa 4 : Les communes prévoient dans leurs plans spéciaux un nombre adéquat de cases de stationnement de courte durée à proximité de la chaussée.</p>	<p>Cette disposition est reprise de l'Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT, RSJU 701.11) pour des motifs de hiérarchie des normes. Fixant une obligation aux communes, elle doit prendre place dans une base légale au sens formel.</p> <p>L'objectif est de garantir que des cases de stationnement soient aménagées en bordure de la chaussée lors de la construction ou de la rénovation d'une route. La pratique fixera les critères permettant de déterminer le nombre adéquat de ces cases de stationnement.</p>
	<p>Alinéa 5 : Dans leur règlement sur les constructions ou dans un règlement spécial, les communes peuvent notamment :</p> <p>a) ordonner, pour un secteur déterminé, soit la création d'installations collectives de</p>	<p>Cette disposition n'est matériellement pas modifiée, hormis s'agissant de l'affectation de la taxe de remplacement qui était jusqu'à présent fixée dans l'OCAT.</p>

	<p>stationnement, soit la participation à la construction et à l'utilisation de celles-ci ;</p> <p>b) prévoir le versement d'une taxe de remplacement lorsque le maître d'ouvrage est libéré de l'obligation d'aménager tout ou partie des cases de stationnement adéquates. Le produit de cette taxe doit permettre d'assurer une offre de stationnement satisfaisante et favoriser la mobilité douce dans les centres. Le Gouvernement précise l'affectation de cette taxe ;</p> <p>c) limiter ou interdire l'aménagement de cases de stationnement dans les secteurs où la circulation doit être réduite ou interdite ainsi que dans les lieux sensibles.</p>	<p>Cette disposition est principalement reformulée pour faciliter sa compréhension par les destinataires de la loi. En particulier, il est désormais expressément prévu que les communes peuvent insérer dans leur règlement communal sur les constructions des dispositions relatives au stationnement.</p> <p>Par ailleurs, l'affectation de la taxe de remplacement est désormais encadrée par le Parlement. Le Gouvernement n'a plus qu'une compétence d'exécution à ce sujet.</p> <p>Sont notamment des lieux sensibles ceux situés dans un périmètre de protection (bâti, naturel, etc.)</p>
	Art. 12a	Commentaires
b) Case de stationnement	<p>On entend par case de stationnement une surface aménagée et délimitée destinée au stationnement d'un véhicule.</p>	<p>La case de stationnement est une surface aménagée et délimitée. Cela signifie qu'une intervention de l'homme doit être perceptible pour qu'un emplacement puisse être considéré comme case de stationnement.</p> <p>Cette surface doit être destinée au stationnement d'un véhicule. Un jardin ne pourra par exemple pas être considéré comme case de stationnement. Une desserte privée non plus. Un terrain de basket ne pourra pas être considéré comme une case de stationnement.</p> <p>En revanche, un garage, une place groisée ou pavée, ou encore une surface herbeuse stabilisée sera considérée comme case de stationnement, sous réserve qu'elle respecte les dimensions fixées dans les normes 640 291a « Stationnement, Disposition et géométrie des installations de stationnement » (2006) et 640 292a « Stationnement, Conception et équipement des installations de stationnement » (2007) de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).</p>

	Art. 12b	Commentaires
c) Surface de stationnement	On entend par surface de stationnement une surface constituée de plusieurs cases de stationnement ainsi que de l'accès à celles-ci.	La surface de stationnement est ce que l'on appelle couramment un parking. Elle regroupe plusieurs cases de stationnement et leurs accès, y compris les voies de liaison. Lorsqu'il y a plusieurs cases de stationnement sur un même site, les accès peuvent être importants et agrandir significativement la surface affectée au stationnement. C'est pourquoi les accès doivent être comptabilisés comme partie intégrante de la surface du stationnement.
	Art. 12c	Commentaires
d) Ouvrage de stationnement collectif	Alinéa 1 : On entend par ouvrage de stationnement collectif toute surface de stationnement non rattachée à un ou plusieurs bâtiments déterminés.	Cet alinéa porte sur les ouvrages collectifs de stationnement indépendants de la desserte d'un ou plusieurs bâtiments déterminés. Ces ouvrages collectifs de stationnement sont ouverts à tous, moyennant ou non paiement d'une redevance d'utilisation. Même si tous les bâtiments disposeront à l'avenir d'un nombre adéquat de cases de stationnement, il reste utile de prévoir des surfaces affectées au stationnement sans destination spécifique, pour le tourisme (ex : visite de St-Ursanne) ou pour le commerce de détail (ex : zone d'achats dans une ville).
	Alinéa 2 : Un ouvrage de stationnement collectif ne peut être édifié que sur la base d'une étude du besoin démontrant la nécessité d'une telle installation dans le secteur concerné.	Ces ouvrages peuvent être aménagés en plus des cases de stationnement nécessaires à chaque projet immobilier, sous réserve de démontrer l'existence d'un besoin particulier. En principe, ces ouvrages seront édifiés en zone d'utilité publique et feront l'objet d'un plan spécial.
	Art. 12d	Commentaires
e) Aire de stationnement	Alinéa 1 : On entend par aire de stationnement une surface de stationnement, constituée de plusieurs cases de	Une aire de stationnement est une surface de stationnement qui n'est pas intégrée à un bâtiment à plusieurs niveaux, qu'il s'agisse d'un bâtiment exclusivement affecté au stationnement (parking en silo, parking souterrain à plusieurs niveaux) ou d'un bâtiment affecté

	stationnement et de leurs accès, qui n'est pas intégrée à un bâtiment à plusieurs niveaux.	à une autre utilisation (ex : parking en toiture, parking souterrain). L'aire de stationnement peut donc être couverte, voire fermée sur les côtés (garage, parking souterrain à un seul niveau).
	Alinéa 2 : Une aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1800 m ² .	Cet alinéa est la traduction législative de la motion n° 1127 sur le stationnement acceptée sans opposition par le Parlement le 28 octobre 2015. Elle constitue la base légale d'une politique plus cadrée en matière de stationnement de grande envergure dans le canton. Les aires de stationnement de trop grande surface sont interdites, compte tenu de leur impact sur les terres arables. Elles sont en particulier contraires à l'objectif de densification des zones à bâtir. C'est pourquoi il convient de les limiter à 1'800 m ² . Ce chiffre a été défini par le Parlement le 24 octobre 2018 lors de la révision de la fiche M.06 « Gestion du stationnement » du plan directeur cantonal.
	Alinéa 3 : Tout excédent de surface de stationnement doit être intégré à un bâtiment à plusieurs niveaux.	Les cases de stationnement supplémentaires sont soit placées dans le bâtiment desservi, en sous-sol ou en toiture, soit dans un autre bâtiment à plusieurs niveaux (parking en silo, parking souterrain). Cette règle vise à limiter les projets gourmands en stationnement. Une aire de stationnement ne peut excéder 1'800 m ² que si elle dessert différents bâtiments appartenant à plusieurs propriétaires. Autrement dit, les propriétaires de deux parcelles contigües peuvent s'accorder pour construire à la limite de leur parcelle une aire de stationnement. En revanche, si l'aire de stationnement ne dessert qu'un seul bâtiment en PPE ou plusieurs bâtiments appartenant au même propriétaire, la règle des 1'800 m ² est pleinement applicable.
f) Dérogations	Art. 12e	Commentaires
	Alinéa 1 : Les dérogations à l'article 12, alinéas 1 et 2 sont du ressort de l'autorité qui délivre le permis de construire.	À la différence des dérogations à la réglementation communale, les dérogations aux dispositions relatives au stationnement sont de la compétence de l'autorité qui délivre le permis, soit la commune ou la Section des permis de construire (SPC). Aucune procédure de ratification ne doit donc intervenir en sus de la dérogation.

		Il peut ainsi être dérogé aux dispositions sur le stationnement pour de justes motifs. Conformément au principe de proportionnalité, il peut être justifié dans certaines situations de renoncer au nombre minimum de cases de stationnement, ou dans d'autres d'accepter d'excéder le nombre maximum de cases de stationnement.
	Alinéa 2 : Pour le surplus, les articles 25 à 28 sont applicables.	Les règles générales relatives aux dérogations sont applicables à titre subsidiaire.
	Art. 15	Commentaires
	Alinéa 2 : Les besoins des handicapés sont notamment pris en compte par l'application des mesures suivantes : (...) d) des cases de stationnement pour véhicules à moteur des handicapés doivent être réservées et signalées.	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.
	Art. 49	Commentaires
	Alinéa 2 : Selon leurs besoins, les communes édictent notamment des dispositions détaillées concernant : (...) g) les cases et installations de stationnement pour véhicules (art. 12); (...).	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.
	Alinéa 4 : Dans leur règlement de construction ou dans des règlements spéciaux, les communes peuvent prévoir les contributions suivantes : (...)	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.

	b) contributions ou taxe compensatoire pour les frais d'aménagement de cases de stationnement (art. 12) et d'espaces de détente (art. 13); (...).	
	Art. 53	Commentaires
	Alinéa 1 : La zone d'utilité publique comprend les terrains déjà utilisés pour des installations et ouvrages d'intérêt public ou voués à cette destination, tels que : (...) d) les aménagements extérieurs des bâtiments, y compris les cases de stationnement pour véhicules et les terrains de jeux.	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.
	Art. 116	Commentaires
	Alinéa 2 : Il peut en particulier régler par voie d'ordonnance les matières suivantes : (...) d) les aménagements extérieurs des bâtiments, y compris les cases de stationnement pour véhicules et les terrains de jeux ; (...).	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.

II. Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT, RSJU 701.11)		
	Art. 7	Commentaires
	Alinéa 2 : On peut déroger à cette règle si des cases de stationnement utilisables l'hiver sont aménagées au bas de la pente.	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.
1. Calcul des besoins	Art. 16	Commentaires
a) Voitures de tourisme	Alinéa 1 : Sous réserve que le droit cantonal n'en dispose autrement, le nombre adéquat de cases de stationnement pour les voitures de tourisme se calcule selon la norme 640 281 (2013) de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (ci-après : VSS) relatives au stationnement de voitures de tourisme.	La norme VSS 640 281 « Stationnement, Offre de cases de stationnement pour les voitures de tourisme » (2013) sert à définir le nombre adéquat de cases de stationnement. Il se peut toutefois que le droit cantonal déroge aux normes VSS, auquel cas ces dernières ne s'appliquent plus. C'est notamment le cas pour l'habitat sans voiture.
	Alinéa 2 : Les facteurs de réduction indiqués dans la norme VSS 640 281(2013) sont toujours pris en compte.	Il conviendra de toujours prendre en compte les facteurs de réduction prévus dans la norme VSS (part de la mobilité douce, fréquence des transports publics) pour déterminer le nombre adéquat de cases de stationnement. Cela permet d'éviter une utilisation immesurée du sol pour le stationnement et donc notamment une protection des terres arables.
	Alinéa 3 : Pour les bâtiments et installations à affectations multiples, le calcul est effectué au prorata de chaque usage particulier.	Cet alinéa donne la clef de répartition pour un bâtiment qui accueillerait diverses fonctions aussi bien spatialement (ex : chaque étage affecté à une activité précise) que temporellement (ex : travail en journée, loisirs le soir).
	Alinéa 4 : Pour les constructions et installations destinées à des manifestations ouvertes à un large public, le besoin en	Cette disposition vise à éviter qu'une surface de stationnement desservant une installation à forte fréquentation (ex : foire, terrain de football) soit surdimensionnée alors même que son usage sera très

	cases de stationnement est calculé en fonction d'une utilisation moyenne si des possibilités de stationnement supplémentaires peuvent être offertes occasionnellement.	ponctuel. Cette disposition répond aux exigences de sauvegarde des sites et paysages insérées dans la loi. Pour bénéficier de cette dérogation, la demande de permis de construire pour la construction ou l'installation concernée devra indiquer quelles possibilités supplémentaires de stationnement seront offertes et quelle sera l'utilisation moyenne de la construction ou de l'installation.
	Art. 17	Commentaires
b) Cycles et cyclomoteurs	Alinéa 1 : Le nombre suffisant d'installations de stationnement pour les cycles et cyclomoteurs se calcule comme suit : a) Habitat : 2 par logement; b) Industrie, artisanat, tertiaire, hôtellerie : 2 par 100 m ² de surface brute de plancher; c) Achats, sports, loisirs et restaurants : 3 par 100 m ² de surface brute de plancher; d) Hôpitaux, établissements de soins : 1 par 100 m ² de surface brute de plancher; e) Education et formation : 10 par 100 m ² de surface brute de plancher.	L'ordonnance fixe le nombre adéquat de cases de stationnement pour les cycles et cyclomoteurs. Le nombre suffisant d'installations de stationnement pour les cycles et cyclomoteurs est défini directement dans l'ordonnance cantonale. Ces valeurs s'inspirent des valeurs recommandées par les normes VSS.
	Alinéa 2 : La norme VSS 640 065 (2011) est pour le surplus applicable dans tous les cas non visés par l'alinéa 1.	Si les catégories proposées ne correspondent pas au bâtiment projeté, l'autorité doit se reporter à la norme VSS 640 065 « Stationnement, Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos » (2011) pour déterminer le nombre de cases adéquat.
	Alinéa 3 : Il peut être dérogé au nombre suffisant d'installations de stationnement réservées aux cycles et cyclomoteurs lorsque, compte tenu de circonstances locales démontrées par le requérant, la part de ce trafic sera manifestement inférieure à	Cette disposition précise l'alinéa 3 de l'article 12 LCAT. Elle précise ce qu'il faut entendre par « justes motifs ». Un coefficient de réduction pourra donc être appliqué par l'autorité compétente pour la délivrance du permis de conduire. Elle évaluera pour cela le pourcentage de réduction du trafic de cycles et cyclomoteurs découlant des circonstances locales et l'appliquera au

	la moyenne. Le coefficient de réduction à appliquer se calcule sur la base de la différence entre le trafic envisagé en l'absence de circonstances locales et le trafic estimé compte tenu de ces circonstances.	nombre d'installations de stationnement qui serait suffisant dans une situation normale.
	Art. 18	Commentaires
c) habitat sans voiture ou avec peu de voitures	<p>Alinéa 1 : Un projet d'habitat sans voiture (0 à 0,2 case par logement) ou avec peu de voitures (0,21 à 0,5 case par logement) est autorisé si le maître d'ouvrage fournit à l'autorité compétente un dossier attestant :</p> <p>a) d'un projet de bâtiment ou d'ensemble de bâtiments comportant au moins 4 logements;</p> <p>b) d'une bonne desserte en transports publics et d'un bon réseau de mobilité douce;</p> <p>c) d'un concept de mobilité assurant à long terme l'utilisation minimale des cases de stationnement et les modalités de contrôle de cette utilisation. Ce concept de mobilité fait partie intégrante du permis de construire.</p>	<p>Il est possible de prévoir un nombre de cases de stationnement pour les véhicules de tourisme inférieur au nombre adéquat résultant de la norme VSS s'il s'agit d'un projet d'habitat sans voiture, c'est-à-dire d'un projet d'une ou plusieurs constructions dans lesquelles sont appelés à résider des individus qui ne possèdent pas de véhicule. Le fait qu'ils ne possèdent pas de véhicule diminue nécessairement le besoin en stationnement. Aussi le nombre adéquat de cases de stationnement doit-il être revu à la baisse. Il ne s'agit pas là d'un cas ouvrant droit à perception de la taxe de remplacement, puisqu'on ne déroge pas au nombre adéquat de cases de stationnement mais qu'on le réduit compte tenu des circonstances particulières.</p> <p>a) En principe, la demande de permis de construire permettra de contrôler ce point. Toutefois, s'il s'agit de plusieurs bâtiments avec moins de quatre logements projetés par des maîtres d'ouvrage différents, le concept global devra être transmis en même temps que la demande de permis de construire déposée pour chacun des bâtiments. En effet, les villas ne sont pas, par principe, exclues de ce régime.</p> <p>b) une bonne desserte en transports publics signifie une liaison au moins deux fois par heure en train à moins de 500 m ou en bus à moins de 300 m. La bonne desserte en mobilité douce devra être démontrée par le requérant. Pour de l'habitat sans voiture, il conviendra de démontrer qu'au moins 50% du trafic de personnes sera couvert par la mobilité douce. Pour de l'habitat avec peu de voiture, au moins 25% du trafic de personnes sera couvert par la mobilité douce. L'autorité compétente développera progressivement une pratique sur cette question.</p>

		c) Le concept de mobilité devra organiser le fonctionnement futur de l'habitat sans voiture afin d'empêcher qu'au cours du temps, les occupants des logements commencent à venir en voiture sur le site.
	Alinéa 2 : Un nombre adéquat de cases de stationnement doit dans tous les cas être mis à la disposition des visiteurs conformément à la norme VSS 640 281 (2013).	Habitat sans voiture ne dit pas qu'aucun individu ne viendra avec un véhicule motorisé dans le quartier. C'est pourquoi un nombre adéquat de cases de stationnement pour les visiteurs doit être prévu. Cela permet également de répondre aux besoins des services publics (pompiers, postes, etc.). Ainsi, si le projet contient 10 appartements, 1 case de stationnement sera aménagée pour les visiteurs, conformément à la norme VSS 640 281 (2013). En outre, selon le concept de mobilité présenté, un nombre plus ou moins grand de cases de stationnement devra être aménagé pour les habitants.
	Alinéa 3 : Le non-respect des exigences fixées dans le concept de mobilité expose le contrevenant à une procédure en matière de police des constructions au sens de l'article 36 de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire).	Dans la mesure où le concept de mobilité fera partie intégrante du permis de construire, le non-respect des engagements qu'il contiendra aura pour conséquence la mise en œuvre d'une procédure de police des constructions.
2. Caractéristiques techniques	Art. 19	Commentaires
	Alinéa 1 : Les caractéristiques techniques des cases de stationnement pour les voitures de tourisme et celles des installations de stationnement pour les cycles et cyclomoteurs sont déterminées par les normes VSS 640 291a (2006), 640 292a (2007), 640 743 (2006) et 640 066 (2011).	Si le nombre suffisant d'installations de stationnement pour cycles et cyclomoteurs est directement fixé dans la législation cantonale, il est renvoyé aux règles de l'art, telles qu'elles sont identifiées par les normes VSS640 201a (2006), 640 292a (2007), 640 743 « Surface de circulation à superstructure sans liants, aires de stationnement » (2006) et 640 066 « Stationnement, Conceptions des aménagements de stationnement pour vélos » (2011)A, pour déterminer les caractéristiques techniques de ces installations.

	<p>Alinéa 2 : Pour le surplus, les règles suivantes doivent toujours être observées :</p> <p>a) les objets présentant une valeur pour la salubrité de l'habitat, pour l'aspect de la localité ou du paysage ou présentant une valeur patrimoniale ne peuvent être détruits ou utilisés pour l'aménagement d'une case de stationnement;</p> <p>b) la qualité, le confort et la sécurité des cases de stationnement situées en surface et à l'air libre sont garantis;</p> <p>c) si une aire de stationnement dépasse 60 m², la moitié au moins de la surface surnuméraire est aménagée avec des matériaux perméables permettant l'infiltration directe des eaux pluviales; une dérogation peut être accordée en fonction de circonstances locales, notamment en matière de protection des eaux;</p> <p>d) au moins un arbre haute tige est planté pour l'aménagement de dix cases de stationnement. Ces arbres sont plantés à intervalle régulier et à proximité immédiate des cases de stationnement.</p>	<p>a) Cette disposition donne une base légale pour organiser l'implantation des cases de stationnement. Il ne sera ainsi pas possible de déconstruire un petit grenier participant à la qualité d'un site pour le remplacer par une case de stationnement. De la même façon, on ne pourra déconstruire un bâtiment participant à la qualité d'un site pour le remplacer par un silo à voitures. Enfin, un arbre ne pourra en principe pas être arraché pour le remplacer par une case de stationnement.</p> <p>b) Cette disposition vise à garantir un standard minimal au niveau des caractéristiques des cases de stationnement. Si les matériaux employés rendent leur usage très difficile en cas de pluie ou si l'implantation des cases de stationnement n'assure pas une sécurité optimale de leurs utilisateurs, les surfaces concernées ne peuvent pas être reconnues comme telles.</p> <p>c) Afin d'assurer une bonne intégration des cases de stationnement dans le paysage et d'éviter d'imperméabiliser de trop grandes surfaces (risque d'inondations, hausse des coûts d'équipement, effet microclimatique), la moitié au moins de la surface surnuméraire d'une aire de stationnement excédant 60 m² devra être réalisée avec des matériaux perméables (ex : pavés végétalisés, groise, chaille). Par exemple, dans le cas d'une surface de stationnement de 200 m² (c'est-à-dire environ une dizaine de cases de stationnement), au moins 70 m² seront perméables. Le seuil fixé permet de laisser une plus grande latitude au requérant dans le cas de petits projets comme par exemple une villa individuelle.</p> <p>d) Une arborisation adéquate doit également accompagner les surfaces de stationnement significatives, pour des motifs d'intégration paysagère et de préservation de la biodiversité. C'est pourquoi la plantation d'au moins un arbre haute tige est exigée pour 10 cases de stationnement aménagées.</p>
<p>3. Aménagement sur une parcelle voisine</p>	<p>Art. 19a</p>	<p>Commentaires</p>
	<p>Alinéa 1 : L'aménagement de cases de stationnement sur une parcelle autre que</p>	<p>En principe, les cases de stationnement doivent être aménagées sur la même parcelle que celles sur laquelle se situe le bâtiment qu'elles</p>

	celle sur laquelle est implantée la construction ou l'installation desservie fait préalablement l'objet d'une servitude de droit privé inscrite au registre foncier.	desservent. Cela facilite le contrôle sur le long terme du respect d'un nombre adéquat de cases de stationnement. Toutefois, dans un souci de proportionnalité, il apparaît judicieux d'autoriser les maîtres d'ouvrage à installer des cases de stationnement sur d'autres parcelles. Pour garantir que ces cases de stationnement ne soient pas utilisées dans le futur pour une autre construction ou installation, une mention au registre foncier est nécessaire. Ainsi, lors d'une demande ultérieure de permis de construire sur le fonds servant, les cases de stationnement aménagées pour desservir un bâtiment préexistant ne pourront venir réduire le nombre adéquat de cases de stationnement.
	Alinéa 2 : Cette servitude ne peut être radiée du registre foncier qu'avec l'accord exprès de l'autorité de police des constructions.	Bien évidemment, le propriétaire du fonds servant ou le propriétaire du bâtiment desservi par ces cases de stationnement ne peuvent demander la radiation de cette mention sans contrôle de l'autorité de police des constructions, soit la commune.
	Alinéa 3 : Cet accord ne peut être donné que si les exigences légales relatives aux cases de stationnement continuent à être remplies.	Le propriétaire aura pu entre-temps aménager de nouvelles cases de stationnement sur sa parcelle. Les normes VSS auront pu également baisser le nombre adéquat de cases de stationnement.
4. Compétence	Art. 19b	Commentaires
	Sous réserve des cas où il a été fixé au préalable dans un plan spécial, le nombre adéquat de cases de stationnement est déterminé par l'autorité qui délivre le permis de construire.	En principe, c'est l'autorité compétente pour la délivrance du permis de construire qui fixe le nombre de cases de stationnement applicables à un projet donné. La répartition des compétences est fixée dans le Décret sur le permis de construire (DPC). Il se peut toutefois que le nombre de cases de stationnement soit directement fixé dans le plan spécial, adopté par la commune et approuvé par le canton. En effet, l'emplacement des cases de stationnement peut être précisément identifié pour un secteur par le plan spécial, plan spécial qui fait office d'autorisation de construire pour ces cases de stationnement. Dans ce cas toutefois, les règles de calcul s'appliquent de la même façon que lorsque le nombre adéquat

		de cases de stationnement est fixé dans le cadre de la procédure de permis de construire.
5. Taxe de remplacement	Art. 19c	Commentaires
	Alinéa 1 : Si les conditions locales ne permettent pas au maître de l'ouvrage de mettre à disposition le nombre de cases de stationnement fixé pour son projet, ou qu'il n'y parvient qu'au prix d'inconvénients ou de frais excessifs, l'autorité qui délivre le permis de construire peut le libérer totalement ou partiellement de cette obligation, pour autant qu'il n'en résulte pas de situations contraires à l'ordre public.	L'article 19 OCAT est très faiblement modifié. Il s'agit de la taxe de remplacement que peuvent percevoir les communes lorsque les maîtres d'ouvrage n'aménagent pas, pour de justes motifs, un nombre suffisant de cases de stationnement. La délivrance de l'obligation d'aménager des cases de stationnement peut être totale ou partielle, selon la situation concrète du maître d'ouvrage. Ce n'est pas parce qu'une commune n'a pas prévu de taxe de remplacement qu'un maître d'ouvrage ne peut être libéré de l'obligation d'aménager tout ou partie des cases de stationnement légalement imposées.
	Alinéa 2 : Le nombre de cases de stationnement pour l'aménagement desquelles le maître de l'ouvrage a été libéré doit être indiqué dans le dispositif du permis. Il constitue la base de la perception éventuelle d'une contribution compensatoire du propriétaire foncier à titre de remplacement conformément à l'article 12, alinéa 5, lettre b, de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire.	Le dispositif du permis doit mentionner le nombre de cases de stationnement que le maître d'ouvrage ne sera pas tenu d'aménager. Cela permet de déterminer précisément quelle sera l'assiette de la taxation, mais également de contrôler dans le futur le respect du nombre exigé de cases de stationnement. La contribution compensatoire évoquée est celle de l'article 12 LCAT.
	Alinéa 3 : Les modalités relatives à la perception d'une taxe de remplacement sont précisées dans le règlement communal traitant des cases de stationnement.	Les modalités précises de la perception (ex : exigibilité), ainsi que le taux de la contribution, doivent être précisés dans la législation communale.
	Alinéa 4 : La taxe de remplacement est affectée :	Cette disposition existe déjà et n'est pas modifiée par la présente révision. L'affectation de la taxe déterminée par la LCAT est précisée par l'OCAT. Elle ne peut donc alimenter le budget général de la commune.

	<p>a) à la construction, l'exploitation et l'entretien d'ouvrages de stationnement collectif;</p> <p>b) au financement de mesures destinées à décharger le centre des localités du trafic privé.</p>	<p>Elle doit servir d'une part à financer le stationnement collectif, notamment dans les centres anciens où il est difficile d'organiser un stationnement par parcelle, ou à proximité de sites touristiques, où il est préférable de concentrer le stationnement sur un ou plusieurs emplacements.</p> <p>Elle doit également servir à favoriser la mobilité douce ou par transports publics au sein des centres villes.</p>
	<p>Art. 68</p>	<p>Commentaires</p>
	<p>Sont compétents pour accorder des dérogations aux dispositions de la présente ordonnance :</p> <p>a) le Service du développement territorial pour les articles 3 à 9, 20 à 23 ainsi que 40 et 41 dans la mesure où ces dispositions n'attribuent pas la compétence à une autre autorité;</p> <p>b) l'autorité qui délivre le permis de construire pour les articles 16 à 19c;</p> <p>c) le département auquel est rattaché le Service du développement territorial dans les autres cas.</p>	<p>Cette disposition détermine l'autorité compétente pour déroger aux dispositions de l'OCAT relatives au stationnement. En effet, conformément au principe de proportionnalité, il peut se justifier dans certains cas de ne pas respecter l'une des obligations fixées dans la loi.</p> <p>Comme dans la LCAT, c'est l'autorité compétente pour la délivrance du permis (SPC ou commune) qui dérogera le cas échéant aux obligations fixées dans l'ordonnance.</p>

III. Décret concernant le permis de construire (DPC, RSJU 701.51)		
	Art. 4	Commentaires
	<p>Alinéa 1 : Sous réserve de l'article 6, un permis de construire est nécessaire pour la construction et l'agrandissement :</p> <p>(..)</p> <p>b) d'autres installations, telles que :</p> <p>(...)</p> <p>- équipement privé (route, accès, case de stationnement, conduites, etc.);</p> <p>(...).</p>	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.
	Art. 11	Commentaires
	<p>La demande comportera notamment :</p> <p>(...)</p> <p>i) la situation, l'aménagement des cases de stationnement pour véhicules, la manière dont ces places sont garanties sur le plan juridique et, dans la mesure nécessaire, les aménagements extérieurs et les espaces de détente;</p> <p>(...).</p>	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.
	Art. 13	Commentaires
	<p>Le plan de situation indiquera notamment :</p> <p>(...)</p> <p>g) l'accès, les installations d'équipements existantes ou prévues, les cases de stationnement, les terrains de jeux prescrits et, le cas échéant, d'autres aménagements extérieurs;</p> <p>(...).</p>	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.

IV. Décret concernant les contributions des propriétaires fonciers (DCPF, RSJU 701.71)		
	Art. 18	Commentaires
	<p>Alinéa 2 : L'indice d'utilisation est fixé à : (...) b) 0,3 pour les installations telles que terrains de camping, installations sportives, cases de stationnement. (...).</p>	<p>Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.</p>