

Delémont, le 3 décembre 2019

MESSAGE DU GOUVERNEMENT AU PARLEMENT RELATIF AUX MODIFICATIONS DES BASES LEGALES SUR LE STATIONNEMENT

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le Gouvernement vous soumet en annexe un projet de révision partielle de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire en matière de stationnement (LCAT RSJU 701.1), du décret sur le permis de construire (DPC RSJU 701.51) ainsi que du décret concernant les contributions des propriétaires fonciers (DCPF RSJU 701.71). Il vous invite à l'accepter et le motive comme suit.

1. Exposé du projet de révision partielle

1.1. Le projet en général

La présente révision législative constitue la mise en application de la motion 1127. Cette motion, acceptée sans opposition par le Parlement le 28 octobre 2015, demande de renforcer l'arsenal législatif cantonal pour lutter contre l'étalement des surfaces de stationnement sur les terrains non bâtis et, ce faisant, protéger en particulier les surfaces agricoles du grignotage urbain. Une première réponse à cette motion a été l'intégration d'une taille maximale des aires de stationnement limitée à 1'800 m² dans la fiche M 06 du plan directeur cantonal approuvée par le Parlement le 24 octobre 2018. Ce chiffre a été fixé après un débat approfondi. Lors de cette séance, le Parlement a également approuvé la fiche M 06.1 obligeant les entreprises de plus de 20 emplois équivalent plein temps situées en zone d'activité à établir un plan de mobilité lors d'une construction ou d'un agrandissement. La volonté de mieux cadrer les espaces dédiés au stationnement est donc manifeste.

La révision qui vous est soumise définit également le nombre de cases de stationnement pouvant être aménagées en lien avec un projet immobilier. Le remplacement du terme « suffisant » par le terme « adéquat » traduit l'introduction d'un plafond dans la loi, qui vient compléter le plancher préexistant. Ce changement n'est pas propre au canton du Jura mais au contraire a déjà été introduit depuis une dizaine d'années dans la plupart des autres cantons ainsi que dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), normes qui régissent la plupart des pratiques cantonales et communales en Suisse.

Comme actuellement, l'ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT, RSJU 701.11) fixera de manière précise le nombre adéquat de cases de stationnement.

Enfin, la révision a également pour objectif de toiletter la loi en adoptant une terminologie compatible avec les normes de la VSS. Ainsi le terme de « place de stationnement » est remplacé par celui de « case de stationnement ». Cette modernisation était nécessaire sachant que les dispositions sur le stationnement datent de plus de trente ans.

Afin de faciliter le travail des autorités, en particulier des communes, mais également des promoteurs, propriétaires et bureaux d'architectes ou d'ingénieurs, il est prévu la mise à disposition d'un guide sur les dispositions en matière de stationnement et cela dès l'entrée en vigueur de la loi et de l'ordonnance révisées.

1.2. Les commentaires sur les nouvelles dispositions

Les principales modifications de la LCAT sur le stationnement sont les suivantes :

- « Nombre adéquat de cases de stationnement » - Art. 12, al. 1

La principale modification de cette disposition est le remplacement d'un nombre « suffisant » de cases de stationnement par un nombre « adéquat », introduisant la notion de plafond parallèlement à celle existante de plancher. Le but, ici, est d'ancrer la base légale le contenu des normes actuelles qui prévoient le plafonnement du nombre de cases de stationnement pouvant être construites pour desservir un bâtiment.

- « Stationnement des deux-roues » - Art. 12, al. 2

L'alinéa 2 est modifié afin de rendre l'aménagement de places de stationnement pour les deux-roues obligatoire et non plus facultatif. De plus, la notion de motocycles est ajoutée afin de tenir compte également de cette catégorie de véhicules.

- « Mobilité électrique » - Art.12, al. 4

Afin d'encourager la mobilité électrique, il est proposé d'exiger qu'un certain nombre de cases de stationnement soient pré-équipées afin de pouvoir y installer des bornes de recharge électrique le moment venu. L'ordonnance fixera la proportion.

- « Mandats de planification pour le stationnement de courte durée »- Art.12 al. 5

Cette disposition est reprise de l'OCAT pour des motifs de hiérarchie des normes. Fixant une obligation aux communes, elle doit prendre place dans une base légale au sens formel.

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.

- « Définitions » - Art. 12a et 12b

Ces deux dispositions ont pour but de définir la terminologie employée et qui se réfère aux normes faitières du stationnement en Suisse.

- « Ouvrage de stationnement collectif » - Art. 12c

Un article est ajouté définissant le stationnement collectif à usage public et non lié à un bâtiment particulier. Par exemple, pour des besoins liés au tourisme.

- « Les aires de stationnement ne pourront pas dépasser 1'800 m² » - Art. 12d. al.2

Cet article et son alinéa 2 en particulier réalise la motion 1127 adoptée par le Parlement le 28 octobre 2015. Cette disposition a par ailleurs été intégrée au plan directeur cantonal le 24 octobre 2018 après un débat approfondi. L'article est donc une application de ces décisions. Dorénavant, dans le cadre d'un projet de construction, les aires dédiées au stationnement ne pourront plus

excéder 1'800 m². Le surplus devra être construit en élévation ou en sous-sol pour autant que les besoins soient démontrés.

- « Dérogations » - Art. 12e

Il est précisé que la compétence en matière de dérogation est celle de l'autorité qui délivre le permis, la commune ou la Section des permis de construire.

Les modifications apportées au DPC et au DCPF sont limitées au remplacement du terme de « place de stationnement » par celui de « case de stationnement ».

2. Procédure de consultation

Une consultation portant sur l'avant-projet de modification des bases légales sur le stationnement a eu lieu du 5 décembre 2018 au 5 mars 2019. Le rapport de consultation figure en annexe de ce message. Au total, 27 prises de position ont été enregistrées. Elles sont pour la plupart positives. Les remarques ont été prises en compte dans le présent projet. Les seules critiques ont porté sur la limite des 1'800 m² pour les aires de stationnement, chiffre qui a fait l'objet d'un débat et d'une décision au Parlement en octobre 2018. Une partie des remarques ont porté sur l'avant-projet d'ordonnance. Même si le rapport de consultation se limite aux remarques concernant la loi qui est seule de la compétence du Parlement, les remarques et suggestions sur l'avant-projet d'ordonnance ont été compilées et le Gouvernement pourra en tenir compte lors de l'établissement de l'ordonnance après l'adoption par le Parlement de la présente modification de la loi.

3. Conclusion

Le Gouvernement invite le Parlement à accepter le projet de révision partielle de la LCAT, du DPC et du DCPF en matière de stationnement.

Veillez croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




i.o.
Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Annexes :

- projet de loi portant modification des dispositions sur le stationnement ;
- le projet de loi commenté ;
- rapport de consultation sur la LCAT.

**SERVICE DU DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL**

2, rue des Moulins
CH-2800 Delémont
t +41 32 420 53 10
f +41 32 420 53 11
secr.sdt@jura.ch

NOUVELLES DISPOSITIONS LÉGALES SUR LE STATIONNEMENT

Modifications :

- **Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT)**
- **Décret concernant les contributions des propriétaires fonciers (DCPF)**
- **Décret concernant le permis de construire (DPC)**
- **Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT)**

RAPPORT DE CONSULTATION COMMENTÉ OCTOBRE 2019

Impressum

NOUVELLES DISPOSITIONS LEGALES SUR LE STATIONNEMENT
Rapport de consultation commenté

Editeur :
Service du développement territorial (SDT)
Section de la mobilité et des transports (SMT)
Rue des Moulins 2
CH-2800 Delémont
Tél : +41 420 53 10
Fax : +41 32 420 53 11
secr.sdt@jura.ch
www.jura.ch/sdt

La reproduction des textes est autorisée moyennant la mention de la source.

I. INTRODUCTION

Le 5 décembre 2018, le Gouvernement a autorisé le Service du développement territorial (SDT) à engager la procédure de consultation relative aux modifications des bases légales au sujet du stationnement. La consultation a été ouverte jusqu'au 5 mars 2019.

Ce document rend compte des avis exprimés et, dans la mesure du nécessaire, les commente.

Les remarques et suggestions font l'objet d'une analyse plus détaillée.

II. DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION

Les documents qui ont fait l'objet de la consultation publique sont les suivants :

- rapport en vue de la consultation concernant la révision de l'article 12 de la loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire ;
- tableau commenté des modifications de la législation sur le stationnement ;
- projet de loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT) ;
- projet d'ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT) ;
- décret concernant les contributions des propriétaires fonciers (DCPF) ;
- décret concernant le permis de construire (DPC).

Il convient ici de relever la particularité de la consultation. En effet, pour des raisons pratiques et de transparence, un projet d'ordonnance a également été mis en consultation en même temps que le projet de loi. Les remarques émises ont été compilées et seront utilisées dans le cadre de la révision de l'ordonnance qui interviendra une fois le projet de modification de la loi approuvé par le Parlement.

III. RÉPONSES À LA CONSULTATION

Le SDT a reçu 27 prises de position provenant de communes, de partis politiques et d'associations. La plupart des réponses sont assorties de commentaires et propositions auxquelles, si nécessaire, une réponse a été apportée.

La liste ci-après répertorie l'ensemble des organismes consultés et indique en gras ceux qui ont répondu.

COMMUNES

La Baroche	Pleigne	Grandfontaine
Basse-Allaine	Rebeuvelier	Lugnez
Clos du Doubs	Rossemaison	Porrentruy
Haute-Ajoie	Saulcy	Vendlincourt
Haute-Sorne	Soyhières	Le Bémont
Boécourt	Val Terbi	Les Bois
Bourrignon	Vellerat	Les Breuleux
Châtillon	Alle	La Chaux-des-Breuleux
Corban	Beurnevésin	Les Enfers
Courchapoix	Boncourt	Les Genevez
Courrendlin	Bonfol	Lajoux
Courroux	Bure	Montfaucon

Courtételle	Coeuve	Muriaux
Delémont	Cornol	Le Noirmont
Develier	Courchavon	Saignelégier
Ederswiler	Courgenay	St-Brais
Mervelier	Courtedoux	
Mettembert	Damphreux	
Soubey	Fahy	
Movelier	Fontenais	
TOTAL COMMUNES		

13 réponses

ASSOCIATIONS, INSTITUTIONS, ORGANISMES

Agglomération de Delémont
 Association des maires du district de Delémont
 Association des maires du district des Franches-Montagnes
 Association jurassienne des bureaux d'ingénieurs civils-AJUBIC
Association jurassienne des communes (AJC)
Association jurassienne des propriétaires fonciers
 Association interjurassienne des architectes (AIJA)
 Association transports et environnement-ATE, section Jura
 Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)
CarPostal
Chambre de commerce et d'industrie (CCIJ)
Chambre jurassienne d'agriculture
Chemins de fer du Jura
 Commission consultative pour l'aménagement du territoire
 Conseil du notariat jurassien
 EPFL ENAC INTER CEAT
Espace.mobilité
 EspaceSuisse
Fédération des Entreprises Romandes, Arc Jurassien
 Fédération jurassienne des assoc. de districts des fonctionnaires et employés communaux
 Fédération suisse des urbanistes FSU, section romande
 Groupement Patronal des Géomètres Jurassiens
 Microrégion Haute-Sorne
 Office fédéral de l'environnement
 Office fédéral des routes
 Office fédéral des transports
 Office fédéral du développement territorial
Ordre des avocats jurassiens
Pro Velo Jura
SIA - Société des ingénieurs et architectes
 Société Equipement de la Région d'Ajoie et du Clos du Doubs-(SEDRAC)
 Société Suisse des Entrepreneurs, section du Jura
 Syndicat intercommunal de la ZAM
 Syndicat Intercommunal du district de Porrentruy-SIDP
 TCS - Section jurassienne
TOTAL ASSOCIATIONS, INSTITUTIONS, ORGANISMES

11 réponses

PARTIS POLITIQUES

Parti chrétien-social indépendant
Parti démocrate-chrétien
Parti libéral-radical jurassien
 Parti socialiste jurassien
Les Verts Jurassiens
 Combat socialiste et sympathisants
 Union démocratique du centre-Jura

IV. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION ET ANALYSE

Les réponses ont été réunies et synthétisées lorsque cela était possible. A chaque fois, il est fait référence à l'auteur de la remarque. Si plusieurs organismes consultés ont fait la même remarque, elle n'est indiquée qu'une seule fois, l'ensemble des organismes concernés étant indiqué à sa suite.

Lorsque celles-ci ne concernaient pas d'articles en particulier, les réponses ont été regroupées par thématiques. Ensuite, les remarques ont été déclinées par article.

L'analyse des commentaires se présente en trois parties pour chaque article, à savoir, une colonne « Commentaires des organismes consultés », dans laquelle figurent les commentaires issus de la consultation, et une colonne « Réponses ».

L'avant-projet d'adaptation des bases légales sur le stationnement a reçu un accueil généralement bon, notamment par les communes et les partis politiques. Les communes jurassiennes y adhèrent globalement avec parfois des remarques ou questions auxquelles il a été répondu. Les partis politiques ayant répondu sont favorables aux modifications apportées ; certains ont néanmoins apporté des précisions et ont formulé des demandes auxquelles une réponse a été donnée.

Parmi les autres organismes consultés, l'accueil est aussi favorable. Il est cependant à relever la position de deux organismes plus critiques face à ces modifications. C'est le cas de la Chambre de commerce et d'industrie du Jura qui regrette une limitation trop restrictive des aires de stationnement et un nouvel obstacle, selon elle, au bon fonctionnement des entreprises et à leur compétitivité. La position de la FER-Arcju rejoint celle de la Chambre de commerce. Elle juge également que ces nouvelles normes vont à l'encontre des besoins de l'économie jurassienne.

Un certain nombre d'organismes adhèrent aux modifications, arguant qu'elles sont la suite logique des décisions prises par le Parlement jurassien dans le cadre la révision du plan directeur ou de l'acceptation de la motion 1127.

Aucune remarque n'a été formulée concernant les modifications de pure terminologie apportées au DCPF ainsi qu'au DPC.

Prises de position de portée générale (ne demandant aucune réponse)	
Remarques	Organismes
Favorable à limiter l'étalement et l'emprise au sol des surfaces de stationnement et leurs impacts, préservation des surfaces agricoles	<i>PDC-Jura, PLR-Jura, AJC, Communes de Lajoux, de Rossemaison, de Cornol, Dampheux, de Val Terbi, de Alle, de Courroux-Courcelon, de Clos-du-Doubs, SIA Jura I Jura bernois,</i>
Conforme à la motion 1127 acceptée par le Parlement	<i>PDC-Jura, PLR-Jura, AJC, Commune de Lajoux, Communes de Rossemaison, et de Courroux-Courcelon</i>
Conforme aux fiches traitant de ce domaine dans le plan directeur cantonal et approuvées par le Parlement	<i>PLR-Jura</i>
Favorable au projet sans remarque	<i>Commune de Haute-Ajoie, Les Chemins de fer du Jura, Association jurassienne des propriétaires fonciers</i>
Les normes prévues vont à l'encontre des besoins de l'économie jurassienne qui a besoin de développement afin d'offrir des emplois et donc les ressources financières nécessaires au bon fonctionnement des collectivités publiques. Les adopter représenterait un handicap supplémentaire. Vu la situation géographique et la desserte en transports publics, il ne serait pas opportun d'imposer des normes trop restrictives en matière de stationnement.	<i>FER ARC-Jura</i>
La norme de 1'800 m ² est jugée trop restrictive et ne tient pas compte des situations particulières de certaines entreprises. Celle-ci craint que cette norme ne péjore la compétitivité cantonale. Elle appelle à une application souple et proportionnelle de cette mesure.	<i>CCIJ</i>
Pas de remarques à émettre	<i>Commune de Mettembert</i>
Apprécie de pouvoir disposer de règles mises à jour pour le dimensionnement du stationnement	<i>Commune de Rossemaison</i>
Les critères d'application devront être souples selon les projets.	<i>Commune de Val Terbi, SIA Jura I Jura bernois</i>

Nous relevons que ces nouvelles bases légales permettent une meilleure utilisation du sol tout en encourageant le développement de la mobilité douce. Elles évitent de « réinventer la roue » en s'appuyant sur les normes VSS en vigueur. La SIA soutient en particulier les propositions suivantes :

- Limitation de la surface des aires de stationnement à 1'800 m² au maximum.
- Passage de la notion de « nombre suffisant » à « nombre adéquat » de cases de stationnement.
- Prise en compte des intérêts de la protection de l'environnement (revêtements perméables).
- Possibilité d'introduire une taxe de remplacement.
- Intégration des formes d'habitat sans voiture.

SIA Jura | Jura bernois

Prises de position de portée générale (demandant une réponse)		
Remarques	Organismes	Réponses
Mise à disposition du guide pour le stationnement dès l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions légales	<i>Commune de Val Terbi, SIA Jura I Jura bernois</i>	Cela est prévu.
Crainte de surcharge des administrations communales	<i>Commune de Alle et de Val Terbi</i>	L'élaboration ultérieure du guide pour le stationnement a justement pour but d'appuyer et de simplifier le travail des autorités lors de procédures de permis de construire.
Obligera-t-on les propriétaires de maisons familiales à installer des parcs à vélos devant leur résidence et à supprimer quelques-unes de leurs cases de stationnement ?	<i>Commune de Courroux-Courcelon</i>	Lors de la construction d'une maison ou d'un immeuble, un espace doit être réservé aux vélos. Cela est généralement le cas avec un accès dans le garage couvert ou fermé ou devant le bâtiment. C'est quelque chose d'implicite et la pratique actuelle ne va pas changer. Il ne va pas être demandé de dessiner des cases de stationnement pour vélo. Il s'agit ici surtout d'une question de bon sens et de garantir à de potentiels locataires qu'il y ait un stationnement prévu pour les cycles. Cela apparaîtra dans le guide du stationnement.
La seule remarque que nous pouvons faire concerne l'aménagement préconisé de cases de stationnement à même les rues. Il y aurait lieu de veiller à ce que ces cases puissent être déplacées ou supprimées si la rue en question devait voir un jour passer un transport public.	<i>CarPostal</i>	Cette révision ne va pas changer les procédures habituelles qui sont déjà actuellement du ressort de la commune ou du canton.

Propositions de nouveaux articles (<i>propos retranscrits</i>)		
Thèmes	Organisme	Réponses
<p><u>Covoiturage et partage de voiture (car sharing)</u> Pour les Verts jurassiens, un article supplémentaire dédié aux voitures partagées est à rédiger. Le rapide développement ces dernières années du partage de voiture (car sharing), du type Mobility, et la politique volontariste cantonale de favoriser le déplacement, notamment des frontaliers, par covoiturage doivent être prises en compte. Dans cette optique, nous vous transmettons en pièces jointes la position du Conseil-exécutif bernois sur ces enjeux.</p> <p><i>Car sharing</i> Lors de l'établissement d'un plan spécial (à l'échelle du quartier, de la zone artisanale), des cases de stationnement spécifiques au car sharing doivent être planifiées.</p> <p><i>Covoiturage</i> Ainsi, il nous paraît essentiel qu'au-delà d'un certain nombre de cases de stationnement, le propriétaire doivent aménager et marquer au sol et par un panneau un certain nombre de place de stationnement spécialement destiné au covoiturage. On peut par exemple penser qu'un minimum de 10% des places de parcs soient dévolues au covoiturage dès que 10 cases de stationnement sont mises à disposition.</p>	<p><i>Les Verts jurassiens</i></p>	<p>Dans la mesure où l'auto-partage est surtout le fruit d'initiatives privées et répond à des logiques commerciales, il paraît difficile de planifier ce type de cases et de garantir leur utilisation pour cette pratique. De plus, il n'est pas possible d'affecter des places du domaine public à usage public à de l'auto-partage. C'est différent sur fonds privé par exemple dans le cas d'entreprises qui mettent en place un plan de mobilité. Cette solution-là sera privilégiée.</p> <p>La même analyse a été réalisée pour le covoiturage. Il est plus pertinent d'agir au niveau des déplacements pendulaires et donc au sein des entreprises lors de démarches de gestion de la mobilité. La mise en place de parking de covoiturage ne garantit pas la pratique de celui-ci dans le contexte privé. Or, les résultats sont très probants dans un contexte professionnel.</p>
<p><u>Mise à disposition de borne de recharge</u> Dans l'objectif d'une mobilité protégeant au maximum le climat, il nous parait essentiel que le Canton favorise au maximum la mobilité électrique. Aussi, la mise à disposition de bornes de recharge électrique à l'échelle d'ouvrage de stationnement ou du plan spécial est essentielle. Il serait par exemple envisageable d'en prévoir un certain pourcentage dès qu'un certain nombre de cases de stationnement est mis à disposition.</p>	<p><i>Les Verts jurassiens</i></p>	<p>La promotion de la mobilité électrique est nécessaire. C'est pourquoi un article sera ajouté dans la loi obligeant les maîtres d'œuvre à pré-équiper dans les nouveaux parkings un certain nombre de cases de stationnement afin que l'installation ultérieure de borne de recharge soit facilitée. Le pourcentage de cases pré-équipées sera réglé dans l'ordonnance.</p>

I. Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT, RSJU 701.1)			
		Prises de position des organismes consultés <i>(propos retranscrits)</i>	Réponses
7. Stationnement	Art.12		
a) Principes	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.	Il s'agit d'une bonne chose que d'uniformiser la terminologie avec la norme VSS. Il serait bien de mettre en place un alinéa qui définit la pratique cantonale au sujet du champ d'application de la disposition. Par ex. : construire une annexe à sa maison n'impose pas de respecter la législation sur l'entier du bâtiment. Poser un velux également. Donner quelques exemples. <i>(Municipalité de Porrentruy)</i> Les Verts jurassiens demandent que l'article 12 soit modifié pour d'ores et déjà y évoquer l'habitat et les quartiers sans voiture. Il n'est pas compréhensible d'attendre l'art. 18 pour mentionner cette possibilité.	Cela est explicité dans le commentaire figurant dans le dossier de consultation à propos de cet article. La prise de position confond deux bases légales. L'article 12 renvoie à la LCAT et l'article 18 à l'OCAT. L'habitat et les quartiers sans voitures sont énumérés au niveau de l'ordonnance car c'est dans celle-ci que les besoins adéquats en matière de stationnement sont définis pour ce type d'habitat. Il n'y a pas lieu d'inscrire le principe dans la loi.

		<p>Les Verts jurassiens demandent également que la mise à disposition de places de stationnement pour deux roues motorisées (scooters et motos) bénéficie également d'un alinéa. Ces deux moyens de locomotion peu gourmands en surface de stationnement doivent être valorisés. <i>(Les Verts jurassiens)</i></p>	<p>un alinéa concernant les motocycles sera ajouté.</p>
		<p>Nous saluons le remplacement du terme « suffisant » par « adéquat », afin de pouvoir définir un seuil maximum de places pour les projets de construction. <i>(Chambre jurassienne d'agriculture)</i></p> <p>Déjà appliqué à Delémont : RCC et normes VSS en vigueur. Une mesure essentielle serait de légaliser l'obligation d'établir des plans de mobilité pour les nouvelles entreprises (ou agrandissements) dès 20 EPT, conformément au Plan directeur cantonal. Cette mesure est déjà en partie en vigueur à Delémont. <i>(Municipalité de Delémont)</i></p>	<p>Sans commentaire.</p> <p>L'intégration de la notion de plan de mobilité dès 20 EPT dans les zones d'activités dans le plan directeur cantonal implique une mise à jour des instruments d'aménagement du territoire lors d'agrandissement ou de nouvelles constructions. A ce stade, les dispositions actuelles et proposées paraissent suffisantes. Le Parlement jurassien a par ailleurs rejeté le 26 juin 2019 une motion visant à généraliser les plans de mobilité dans toutes les entreprises de plus de 20 EPT peu importe leur zone d'implantation.</p>

	<p>Alinéa 2 : En outre, des installations de stationnement pour cycles et cyclomoteurs doivent être aménagées en nombre suffisant.</p>	<p>Le maintien du terme suffisant impose une valeur « plancher » mais ne fixe pas de « plafond ». Il s'agit d'une chose très positive en faveur de la mobilité douce. Ne devrait-on pas également indiquer que l'emplacement doit être proche des entrées des bâtiments, sachant que les vélos sont souvent déposés proche des bâtiments ? (<i>Municipalité de Porrentruy</i>).</p> <p>Proposition de <i>PRO VELO JURA</i> : « En outre, des places installations de stationnement pour cycles et deux-roues motorisés cyclomoteurs doivent être aménagées en nombre adéquat suffisant. ».</p> <p>Une « installation de stationnement » est une surface pouvant accueillir un certain nombre de places de stationnement, ici pour les cycles et cyclomoteurs. Ce n'est pas le nombre d'installations qui est déterminant pour un projet mais bel et bien le nombre de places de stationnement pour vélos. Il s'agit donc d'une erreur de terminologie à corriger (<i>PRO VELO JURA</i>)</p> <p><i>PRO VELO JURA</i> demande le remplacement de « installations » par « places » de stationnement. Pour rappel, le contenu et la pratique de la norme SN 640 065 permet de calculer le nombre adéquat de places de stationnement pour cycles dans un projet donné. Le nombre (ou la fourchette) déterminé(e) se concrétise ensuite par une « installation de stationnement », objet qui est traité à la fois par la norme SN 640 065 et la norme SN 640 066, une autre norme VSS. Il s'agit alors de déterminer la répartition,</p>	<p>La norme VSS 40065 (2019) explicite également le choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos. Ce point sera précisé dans l'ordonnance.</p> <p>Commentaires ci-dessous.</p> <p>L'article sera modifié dans ce sens et le terme « installation » sera remplacé par « place ».</p>
--	--	--	--

		<p>l'emplacement, la forme et la qualité des places de stationnement pour vélos.</p> <p><i>PRO VELO JURA</i> estime que la notion de « cyclomoteurs » n'a plus sa place dans la législation. Son caractère est anachronique (le parc de cyclomoteurs est tout à fait négligeable) et trop spécifique (quid des scooters, des petites et grosses motos, des VAE de catégorie 1 et 2 ?). La législation doit être plus englobante et anticiper les évolutions.</p> <p><i>PRO VELO JURA</i> propose de remplacer « cyclomoteurs » par « deux-roues motorisés », un terme qui recouvre les cyclomoteurs, les scooters, les motocyclettes et motocycles et, selon certaines interprétations, les VAE. Un projet immobilier d'une certaine ampleur doit évidemment aussi prévoir quelques places de stationnement pour ces catégories de véhicules.</p> <p>Enfin, <i>PRO VELO JURA</i> demande à ce que « suffisant » soit remplacé par « adéquat », dans la même logique que le traitement des cases de stationnement pour véhicules. Malgré les bonnes intentions explicitées dans le tableau commenté, le terme « suffisant » renvoi à une quantité minimum qui ne correspond pas à la pratique des planificateurs : tout comme pour les cases de stationnement, il s'agit de calculer le juste nombre de places de stationnement pour vélos en fonction des différentes affectations du projet immobilier. Pour les grands projets, une fourchette peut être déterminée à partir du calcul de base (nombre maximum et minimum de places à prévoir). (<i>PRO VELO JURA</i>)</p>	<p>Selon l'ordonnance fédérale RS 741.41, une distinction existe entre les cycles, cyclomoteurs et motocycles. Le terme de deux-roues motorisés n'apparaît pas. Le terme de motocycles sera ajouté à cet alinéa. De plus, les vélos à assistance électriques sont compris dans la catégorie cyclomoteurs ; il convient donc de maintenir cette terminologie.</p> <p>Ici, la notion de « suffisant » est la plus pertinente. Elle garantit ainsi un nombre minimal de places. Cela fait sens puisque la volonté est d'encourager ce mode de transport. La notion « d'adéquat », quant à elle, renvoie à celle de « plafond » qui a pour objectif de limiter. Ce n'est pas ce qui est souhaité ici.</p>
--	--	--	---

		<p>Déjà appliqué à Delémont : art. 83 RCC, normes VSS en vigueur. (<i>Municipalité de Delémont</i>)</p> <p>Il n'y a aucune nécessité d'imposer des installations de stationnement pour cycles et cyclomoteurs pour les propriétaires privés. C'est tout naturellement que les propriétaires consentiront à ces installations, soit de leur propre volonté, soit selon celle manifestée par leurs usagés (locataires ou salariés). On imagine, en effet, très mal qu'une entreprise ne consente à aménager de telles places si ses employés les lui demandent. (<i>Fédération des Entreprises Romandes</i>)</p>	<p>Pas de commentaire.</p> <p>Il est important que les propriétaires installent systématiquement des places de stationnement pour vélo lors de projets de construction. Cela doit être planifié en amont afin de proposer des installations de qualité et en nombre suffisant. De la même manière que cela est prévu pour les cases de stationnement pour voitures. Des dérogations sont par ailleurs toujours possibles.</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>Il paraît important de planifier l'accès, l'emplacement, les dimensions et l'aménagement des cases de stationnement. (<i>Municipalité de Porrentruy</i>)</p>	<p>Pas de commentaire.</p>
		<p>Le commentaire n'explique pas comment (sur quelles modalités) cet alinéa permettra de préserver l'environnement bâti et sauvegarder le site et le paysage. Nous demandons donc des compléments. (<i>Les Verts jurassiens</i>)</p>	<p>Ce point devrait être précisé dans l'art. 19 al. 2 de l'OCAT.</p>
		<p>Déjà appliqué à Delémont : RCC et dans le cadre des permis de construire. (<i>Municipalité de Delémont</i>)</p>	<p>Pas de commentaire.</p>

		<p>Le critère de la sauvegarde du site et du paysage ne devrait être pris en compte que pour des cas bien particulier. A le maintenir en l'état et tel que le libellé, il faut s'attendre à quantité d'oppositions et de ralentissements dans la procédure d'octroi de permis, ce qui va nuire à l'attractivité du canton. De plus, il contient le risque non négligeable de conflit d'intérêts entre le nécessaire besoin de places de stationnement et la protection des sites et du paysage. (<i>Fédération des Entreprises romandes</i>)</p>	<p>Cet article n'est pas modifié par la révision et est donc déjà en vigueur.</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>Il manque les mandats de planification qui incombent au canton et aux régions. Celles-ci sont compétentes pour l'élaboration de planification contraignante lors de projet à incidence cantonale ou régionale (par ex. : plan spécial cantonal). (<i>Municipalité de Porrentruy</i>)</p> <p>En outre, au niveau communal, pourquoi prévoir le stationnement uniquement lors de l'élaboration de plans spéciaux ? Quid de l'insertion dans le PAL ? Pourquoi ne pas l'imposer dans le RCC pour toutes les communes ? (<i>Municipalité de Porrentruy</i>)</p>	<p>L'article sera complété en ajoutant les mandats de planification qui incombent aux cantons et aux régions.</p> <p>Le stationnement ne peut pas être défini de manière précise au niveau du plan d'aménagement local car celui-ci définit des affectations sans connaître les projets (et les besoins de stationnement) qui s'y développeront.</p>

		<p>Enfin, en fonction des secteurs, ce n'est pas toujours souhaité. De plus qu'est-ce qu'une courte durée ? Aucune définition précise n'est disponible dans la loi pour pouvoir distinguer une courte d'une longue durée. (<i>Municipalité de Porrentruy</i>)</p>	<p>Le plan spécial traite de l'aménagement en détail d'une zone précise, ce que ne fait pas le PAL. Il est donc possible de prévoir des zones de parcage de courte durée lors de ces procédures.</p> <p>Il est communément admis que les zones de courte durée couvrent l'ensemble des régimes des dépose-minute jusqu'aux zones bleues de 1h30 et même jusqu'à 2h.</p> <p>Par ailleurs comme aujourd'hui, il incombe aux communes de régler ce point et de garder la flexibilité nécessaire en fonction des besoins.</p>
--	--	---	---

		<p><i>PRO VELO JURA</i> demande à intégrer le stationnement pour vélos dans cet article s'adressant spécifiquement aux communes. L'ajout du stationnement pour vélos dans cet article permet de rappeler la nécessité de prendre en compte les besoins en stationnement des cyclistes dans le cadre d'un projet d'aménagement routier. <i>PRO VELO JURA</i> estime en effet que l'offre en stationnement pour vélos dans l'espace public est faible dans les centres urbains du canton. La modification demandée peut aider à faire évoluer les pratiques d'aménagement vers une meilleure prise en compte du stationnement pour vélos. (<i>PRO VELO JURA</i>)</p>	<p>Cet alinéa sous-entend que les cases de stationnement de courte durée sont valables pour les voitures de tourisme mais aussi pour les deux-roues. Cela sera précisé.</p>
		<p>Préciser « en cas de besoin ». Les cases de stationnement ne sont pas forcément obligatoires selon la configuration de certains quartiers. Il y a lieu de différencier les zones urbaines des zones à bâtir situées en zone de campagne. (<i>Commune de Val Terbi</i>)</p>	<p>La planification en amont des cases de stationnement de courte durée lors d'un plan spécial à proximité de la chaussée permet une utilisation de ces places pour différents besoins et donc une mutualisation. Cela est valable aussi bien dans les quartiers d'habitation que dans les zones d'activités. Des dérogations sont toujours possibles.</p>
		<p>Déjà appliqué à Delémont (Municipalité de Delémont)</p>	<p>Pas de commentaire</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 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>AgriJura attend de cet article que les communes puissent contraindre la création de stationnements collectifs comme dans le cas de nouvelles zones d'activités. (<i>Chambre jurassienne d'agriculture</i>)</p>	<p>C'est la teneur de cet alinéa.</p>
		<p>Déjà appliqué à Delémont.</p> <p>a) Appliqué dans le cadre des plans spéciaux notamment.</p> <p>b) Partiellement appliqué par l'art. 81 du RC. A Delémont, le produit est « destiné au financement de la construction, de l'aménagement et de l'entretien de places de parc publique ».</p> <p>Demande : L'affectation de cette taxe devrait être définie de manière très large, afin de permettre aux communes d'ajouter des dispositions spécifiques.</p> <p>c) C'est déjà le cas, en Vieille Ville notamment. (<i>Municipalité de Delémont</i>)</p>	<p>Pas de commentaire.</p> <p>Cette disposition existe déjà actuellement. Il n'y a pas de priorité dans la destination du produit de la taxe de remplacement. Cette disposition est assez souple mais son affectation doit se cantonner aux champs de mesures citées. Ces champs d'affectation sont précisés à l'art. 19c al 4 de l'OCAT.</p> <p>Pas de commentaire.</p>

	Art. 12a		
b) Case de stationnement	On entend par case de stationnement une surface aménagée et délimitée destinée au stationnement d'un véhicule.	La terminologie employée à l'art.12, al.1 est « voiture de tourisme », ici on parle de véhicule. La distinction n'est pas claire. <i>(Porrentruy)</i>	La locution « case de stationnement » est un terme générique pouvant faire référence à différents types de véhicules.
	Art. 12b		
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.	A préciser ce qu'est une surface de stationnement (parking). <i>(Porrentruy)</i> Nous approuvons le fait de compter les accès dans les surfaces de stationnement, en plus des cases de stationnement. <i>(Chambre d'agriculture jurassienne)</i>	L'art. 12b définit justement cela. Pas de commentaires.
	Art. 12c		
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.	Il faut préciser si on pense à des parkings en silo, parkings souterrains à plusieurs niveaux, parkings en toiture, etc. <i>(Porrentruy)</i> Il doit également être envisageable de construire un ouvrage de stationnement collectif pour l'ensemble d'un quartier avec quelques places de stationnement destinées aux visiteurs à proximité immédiate des bâtiments, à l'exemple de ce que l'on peut observer à Innodel. Un alinéa supplémentaire dans ce sens est attendu. De plus, il serait opportun de mentionner que ce type d'ouvrage est à implanter en entrée de quartier, permettant ainsi de créer des secteurs construits	Il n'est pas nécessaire de préciser cela. Si l'aire de stationnement dépasse 1'800 m ² , ce sont les prescriptions de l'art.12d al.3 qui s'appliquent. Le commentaire de la loi explicite cet alinéa. Ainsi, ici il faut comprendre « ouvrage de stationnement collectif » comme un parking destiné au public et non lié à un bâtiment faisant l'objet d'un permis de construire. La question d'un ouvrage de stationnement « centralisé » pour un quartier est partiellement régie par l'article 12d.

		avec peu voire pas de voitures (lire également notre remarque à l'article 18a). (<i>Les Verts jurassiens</i>)	
	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.	<p>Nous soutenons le fait que l'existence d'un besoin particulier soit vérifiée pour la réalisation d'ouvrages collectifs. (<i>Chambre d'agriculture jurassienne</i>)</p> <p>Ne devrait-on pas indiquer que ce sont des ouvrages publics et qu'ils doivent être en zone UP utilité publique ? (<i>Porrentruy</i>)</p> <p>Déjà appliqué à Delémont : RCC, normes VSS en vigueur. (<i>Municipalité de Delémont</i>)</p> <p>Les ouvrages de stationnement collectif doivent pouvoir être réalisés non pas en plus des cases de stationnement mais indépendamment de celles-ci. Cela permettra de limiter l'emprise au sol. De plus, il ne saurait être en question de limiter ces ouvrages aux zones d'utilité publique. On peut très bien imaginer leur réalisation sur des zones industrielles, par soucis d'économicité pour desservir plusieurs entreprises. (<i>Fédération des Entreprises Romandes</i>)</p>	<p>Pas de commentaire.</p> <p>En principe, ces ouvrages seront édifiés en zone d'utilité publique et feront l'objet d'un plan spécial.</p> <p>Pas de commentaire.</p> <p>Ici, la notion d'ouvrages de stationnement collectif est à considérer comme les actuels parkings ouverts au public. Il est fait référence dans l'art.12 al. 5 de la présente loi à la possibilité pour les communes « d'ordonner, pour un secteur déterminé, soit la création d'installations collectives de stationnement, soit la participation à la construction et à l'utilisation de celles-ci ». Ce principe a par ailleurs été intégré au plan directeur cantonal dans les fiches M06 et M06.1.</p>

	Art. 12d		
		<p>Les Verts jurassiens saluent la teneur de cet article. Limiter l'emprise au sol des parkings à 1'800 m² est une réelle avancée dans la protection du paysage. Toutefois, nous trouvons opportun d'ajouter un alinéa 4 dans lequel la construction de parkings partagés dont l'emprise au sol est limitée à 1'800 m² est favorisée. Ainsi, les propriétaires auraient la possibilité de «construire à la limite de parcelle une aire de stationnement [partagée]», mais également de construire en hauteur ou en profondeur un parking commun limité à 1'800 m². Pour les Verts jurassiens, la construction d'aire de stationnement collective de 1'800 m² doit réellement être une priorité. (<i>Les Verts jurassiens</i>)</p>	<p>La mutualisation des cases de stationnement rejoint l'idée de la création de parkings partagés. Ce principe est par ailleurs inscrit dans le plan directeur cantonal. La mesure proposée semble difficile à mettre en place étant donné qu'il est rare que des projets de construction se réalisent au même moment. Cependant, un tel principe est évoqué à l'art. 12 al. 5d de la présente loi et permet aux communes de planifier de telles installations dans le cadre de procédures de plan spécial ou dans leur règlement sur les constructions. La dérogation à la limite des 1'800 m² a pour objectif d'encourager les propriétaires à mutualiser leur stationnement. Cette dérogation admet également qu'en mutualisant le stationnement, les aires de stationnement nécessaires seront moindres étant donné les synergies qui peuvent en découler (un seul accès, partage des cases, etc.). Dans tous les cas, le principe du nombre adéquat de cases de stationnement est toujours applicable.</p>
e) Aire de stationnement	Alinéa 1 : On entend par aire de stationnement une surface de stationnement, constituée de plusieurs cases de stationnement et de leurs accès, qui n'est pas intégrée à un bâtiment à plusieurs niveaux.	A préciser. La distinction entre surface de stationnement et aire de stationnement n'est pas aisée. Donner quelques exemples. (<i>Porrentruy</i>)	Cela est explicité dans le commentaire relatif.

	<p>Alinéa 2: Une aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1800 m².</p>	<p>Selon l'article 12d alinéa 2, une aire de stationnement ne peut dépasser 1'800 m². Cela correspond à 72 (25 m²/pl. de stationnement), en surface extérieure. C'est 8 places de stationnement au niveau du sol de moins que ce que nous avons jugé nécessaire pour le commerce de détail.</p> <p>Surtout pour les grands magasins, 72 places de stationnement au niveau du sol ne sont pas suffisantes.</p> <p>Dans l'ensemble, le commerce de détail peut accepter 72 places de stationnement (1'800 m²) au niveau du sol à titre de compromis. Toutefois, cette valeur ne doit en aucun cas être sous-évaluée. (<i>espace.mobilité</i>)</p> <p>La limitation à 1'800 m² est saluée et correspond au plan directeur adopté par le Parlement. Il y a lieu de veiller à ce que cette disposition ne soit pas contournée par la division de projets, de parcelles ou par des propriétaires « alibi ». Nous nous opposons fermement aux exceptions au dépassement de la limite de 1'800 m², d'autant plus que des possibilités de dérogations sont prévues à l'article 12e. (<i>Chambre d'agriculture jurassienne</i>)</p> <p>D'accord avec les 1'800 m² maximum, mais la surface doit être déterminée selon les besoins qui ressortent d'un plan de mobilité pour ce qui concerne les entreprises en particulier. Il est donc nécessaire qu'un tel plan soit établi en amont d'un projet de construction ou agrandissement pour ne pas créer une surface plus grande que nécessaire. (<i>Municipalité de Delémont</i>)</p>	<p>Cet alinéa est la traduction législative de la motion n° 1127 acceptée sans opposition par le Parlement le 28 octobre 2015.</p> <p>Ce nombre de 1800 m² a également été fixé par le Parlement le 24 octobre 2018 lors de la révision de la fiche M.06 « Gestion du stationnement » du plan directeur cantonal.</p> <p>La limite de 1'800 m² ne concerne que les ouvrages en surface. S'il y a un besoin avéré de créer des cases de stationnement supplémentaires, le surplus devra être érigé en sous-sol ou en élévation.</p> <p>Il est tenu compte des besoins avérés. En cas de dépassements des valeurs décrites par la norme, une justification des besoins devra être fournie sous la forme d'un plan de mobilité. De plus, comme cela a été fixé dans le plan directeur cantonal (fiche M.06.1), les entreprises situées dans les zones d'activités et d'une taille de 20 emplois équivalent plein temps (EPT) ou plus devront fournir un</p>
--	--	--	--

		<p>Pour les motifs évoqués plus haut, nous nous opposons fermement à un dimensionnement aussi restrictif. Par ailleurs, une seule et même entreprise, avec un ou plusieurs bâtiments peut avoir besoin de plus de 1'800 m² de places de stationnement. (<i>Fédération des Entreprises Romandes</i>)</p>	<p>plan de mobilité lorsque cette disposition sera intégrée aux instruments d'aménagement du territoire concerné.</p> <p>Ce principe a déjà été approuvé par le Parlement jurassien et intégré au plan directeur cantonal (fiche M.06). De plus, ici, il ne s'agit pas de limiter tous les parkings à 1'800 m² mais d'en limiter l'emprise au sol. Si les besoins déterminés dépassent les 1'800 m², l'excédent devra alors être érigé en élévation ou en sous-sol.</p>
	<p>Alinéa 3 : Tout excédent de surface de stationnement doit être intégré à un bâtiment à plusieurs niveaux.</p>	<p>Déjà appliqué à Delémont, avec également la possibilité de mise en sous-sol. Art. 79, 288 et autres relatifs au stationnement du RCC. (<i>Municipalité de Delémont</i>)</p> <p>Le critère de la pluralité de propriétaires n'est assurément pas le bon critère. Un même propriétaire peut posséder plusieurs parcelles et/ou immeubles contigus ou non. Cas échéant, il sera limité à 1'800 m² sans possibilité aucune de pouvoir disposer des places de stationnement dont il a besoin. (<i>Fédération des Entreprises Romandes</i>)</p>	<p>Pas de commentaire.</p> <p>Un propriétaire pourra toujours disposer du nombre de cases dont il a besoin, moyennant une justification des besoins réels. Ce qui est souhaité ici, c'est que l'emprise de aires de stationnement au sol ne dépasse pas les 1'800 m². L'excédent devra être réalisé en élévation ou en sous-sol.</p>
f) Dérogations	Art. 12e		
	<p>Alinéa 1 : Les dérogations à l'article 12, alinéas 1 et 2 sont du ressort de l'autorité qui délivre le permis de construire.</p>	<p>Ne devrait-on pas faire allusion à l'habitat sans voiture vu les art.16, al. 1 et art.18 OCAT ? (<i>Municipalité de Porrentruy</i>)</p>	<p>Aucune dérogation n'est nécessaire car les besoins pour ce type d'habitat seront déterminés dans l'ordonnance. Ce n'est donc pas un motif de dérogation.</p>

		Le commentaire ne donne aucun exemple de justes motifs permettant une dérogation. Nous demandons une liste non exhaustive dans le commentaire. (<i>Les Verts jurassiens</i>)	Le commentaire va être modifié dans ce sens.
	Alinéa 2 : Pour le surplus, les articles 25 à 28 sont applicables.		
	Art. 15		
	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.		
	Art. 49		
	Alinéa 2 : Selon leurs besoins, les communes édictent notamment des dispositions détaillées concernant : (...) g) les cases et installations de stationnement pour véhicules (art. 12) ; (...).		

	<p>Alinéa 4 :</p> <p>Dans leur règlement de construction ou dans des règlements spéciaux, les communes peuvent prévoir les contributions suivantes : (...) b) contributions ou taxe compensatoire pour les frais d'aménagement de cases de stationnement (art. 12) et d'espaces de détente (art. 13) ; (...).</p>		
	Art. 53		
	<p>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.</p>		
	Art. 116		
	<p>Alinéa 2 :</p> <p>Il peut en particulier régler par voie d'ordonnance les matières suivantes :</p>		

	(...) d) les aménagements extérieurs des bâtiments, y compris les cases de stationnement pour véhicules et les terrains de jeux ; (...).		
--	--	--	--

Tableau commenté des modifications de la législation sur le stationnement

LCAT / DPC / DCPF

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

	Texte actuel	Projet de modification	Commentaires
7. Stationnement	Art.12		
a) Principes	Alinéa 1 : Lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement d'affectation d'un bâtiment ou d'une installation, des places de stationnement en nombre suffisant doivent être aménagées sur la même parcelle ou dans le voisinage.	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.	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. 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.
	Alinéa 2 : Lorsque les circonstances le justifient, des installations de stationnement pour bicyclettes et	Alinéa 2 : En outre, des places de stationnement pour les cycles, les cyclomoteurs et les motocycles doivent être aménagées en nombre suffisant.	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

	cyclomoteurs doivent être prévues en nombre suffisant.		<p>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>
	Alinéa 3 : L'accès, l'emplacement, les dimensions et l'aménagement des places 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	Alinéa 3 : L'accès, l'emplacement, les dimensions et l'aménagement des cases et des places 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.	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.
		Alinéa 4 : Les cases de stationnement pour les voitures de tourisme sont conçues, dans une proportion déterminée par le Gouvernement, de manière à permettre l'installation de bornes de recharge électrique	La promotion de la mobilité électrique fait partie de la stratégie cantonale en matière d'énergie. L'obligation de pré-équiper un certain nombre de cases de stationnement afin de pouvoir accueillir des bornes électrique si le besoin se présente est une mesure qui va dans ce sens. Il s'agit ici de déjà prévoir au moment de la construction une gaine allant du tableau électrique vers les cases de stationnement qui permettra ensuite de raccorder celle-ci au réseau

			électrique si besoin. L'ordonnance fixe la proportion de cases à pré-équiper.
		Alinéa 5 : Dans leurs plans spéciaux, les communes, les régions et le Canton prévoient, à proximité de la chaussée et en faveur du stationnement de courte durée, des cases de stationnement en nombre adéquat pour les voitures de tourisme ainsi que des places de stationnement en nombre suffisant pour les cycles, cyclomoteurs et motocycles.	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. 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.
	Alinéa 4 : Dans leur règlement, les communes peuvent notamment : a) ordonner, pour un secteur déterminé, soit la création d'installations collectives de stationnement, soit la participation à la construction et à l'utilisation de celles-ci; b) régler l'obligation de verser la contribution de remplacement qu'entraîne, pour le maître de l'ouvrage, la libération de l'obligation d'aménager des places de stationnement; c) limiter ou interdire l'aménagement de places de stationnement dans les	Alinéa 6 : Dans leur règlement sur les constructions ou dans un règlement spécial, les communes peuvent notamment : a) ordonner, pour un secteur déterminé, soit la création d'installations collectives de stationnement, soit la participation à la construction et à l'utilisation de celles-ci ; 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 ;	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. 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. 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. Sont notamment des lieux sensibles ceux situés dans un périmètre de protection (bâti, naturel, etc.)

	secteurs où la circulation doit être réduite ou interdite.	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.	
Art. 12a			
b) Case de stationnement		On entend par case de stationnement une surface aménagée et délimitée destinée au stationnement d'un véhicule.	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. 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. 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).
Art. 12b			
c) Surface de stationnement		On entend par surface de stationnement une surface constituée de plusieurs cases de	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

		stationnement ainsi que de l'accès à celles-ci.	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		
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 peut être 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		
e) Aire de stationnement		Alinéa 1 : On entend par aire de stationnement une surface de stationnement, constituée de plusieurs cases de stationnement et de leurs accès, qui n'est pas	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 à une autre utilisation (ex : parking en

		<p>intégrée à un bâtiment à plusieurs niveaux.</p>	<p>toiture, parking souterrain). L'aire de stationnement peut donc être couverte, voire fermée sur les côtés (garage, parking souterrain à un seul niveau sans bâtiment au-dessus).</p>
		<p>Alinéa 2 : Une aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1800 m².</p>	<p>Cette règle vise à limiter l'emprise au sol des projets gourmands en surface de stationnement. Elle 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.</p> <p>La limite de 1'800 m² correspond à celle qui a été définie par le Parlement le 24 octobre 2018 lors de l'adoption de la fiche M.06 « Gestion du stationnement » du plan directeur cantonal.</p> <p>L'aire de stationnement comprend l'ensemble des cases de stationnement ainsi que leurs accès rattachés à un bâtiment ou à plusieurs bâtiments lorsque ceux-ci sont englobés dans un même projet, peu importe que ce projet se réalise en une seule fois ou par étapes.</p> <p>L'existence des aires de stationnement existantes est garantie. Pour le cas où un besoin en surface de stationnement supplémentaire serait démontré, la surface des aires existantes ne pourra toutefois en aucun cas être agrandie au-delà d'une surface finale excédant 1'800 m².</p> <p>Cela étant, les propriétaires de parcelles contigües pourront toujours continuer à s'accorder pour construire, à la limite de leurs parcelles, une aire de stationnement excédant globalement 1'800 m². La taille</p>

			maximale d'une telle aire ne pourra toutefois en aucun cas dépasser la somme de l'aire maximale admise individuellement pour chacun des bâtiments ou groupe de bâtiments desservis. Ainsi, si l'aire maximale admise pour l'un des projets devait être inférieure à 1'800 m ² , la différence ne pourrait en aucun cas être mise au profit d'autres projets qui auraient un besoin supérieur à ce qu'une aire de stationnement de 1'800 m ² peut offrir.
		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).
f) Dérogations	Art. 12e		
		Alinéa 1 : Les dérogations à l'article 12, alinéas 1, 2 et 4 sont du ressort de l'autorité qui délivre le permis de construire.	<p>A 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.</p> <p>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 (par exemple dans les centres anciens où le bâti ne permet pas l'aménagement de cases de stationnement), ou dans d'autres d'accepter d'excéder le nombre maximum de cases de stationnement. Dans le cas d'excédent de cases pour voiture, une analyse mobilité devra justifier les besoins supplémentaires.</p>

		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		
	Alinéa 2 : Les besoins des handicapés sont notamment pris en compte par l'application des mesures suivantes : (...) d) des places de stationnement pour véhicules à moteur des handicapés doivent être réservées et signalées.	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		
	Alinéa 2 : Selon leurs besoins, les communes édictent notamment des dispositions détaillées concernant : (...) g) les places et installations de stationnement pour véhicules (art. 12); (...).	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 : (...) b) contributions ou taxe compensatoire pour les frais d'aménagement de places de	Alinéa 4 : Dans leur règlement de construction ou dans des règlements spéciaux, les communes peuvent prévoir les contributions suivantes : (...) b) contributions ou taxe compensatoire pour les frais d'aménagement de cases de	Remplacement de « place » par « case » selon le nouvel art. 16 al.1 de l'OCAT.

	stationnement (art. 12) et d'espaces de détente (art. 13); (...).	stationnement (art. 12) et d'espaces de détente (art. 13); (...).	
	Art. 53		
	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 places de stationnement pour véhicules et les terrains de jeux.	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 ».
	Art. 116		
	Alinéa 2 : Il peut en particulier régler par voie d'ordonnance les matières suivantes : (...) d) les aménagements extérieurs des bâtiments, y compris les places de stationnement pour véhicules et les terrains de jeux ; (...).	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 ».

II. Décret concernant le permis de construire (DPC, RSJU 701.51)			
	Texte actuel	Projet de modification	Commentaires
	Art. 4		
	<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>- équipement privé (route, accès, places de stationnement, conduites, etc.);</p> <p>(...).</p>	<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>- équipement privé (route, accès, cases de stationnement, conduites, etc.);</p> <p>(...).</p>	Remplacement de « place » par « case ».
	Art. 11		
	<p>La demande comportera notamment :</p> <p>(...)</p> <p>i) la situation, l'aménagement des places 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>	<p>La demande comportera notamment :</p> <p>(...)</p> <p>i) la situation, l'aménagement des cases de stationnement pour véhicules, la manière dont ces cases 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 ».

	Art. 13		
	Le plan de situation indiquera notamment : (...) g) l'accès, les installations d'équipements existantes ou prévues, les places de stationnement, les terrains de jeux prescrits et, le cas échéant, d'autres aménagements extérieurs; (...).	Le plan de situation indiquera notamment : (...) 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; (...).	Remplacement de « place » par « case ».

III. Décret concernant les contributions des propriétaires fonciers (DCPF, RSJU 701.71)			
	Texte actuel	Projet de modification	Commentaire
	Art. 18		
	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. (...).	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. (...).	Remplacement de « place » par « case ».

Loi portant modification des dispositions sur le stationnement

du

Le Parlement de la République et Canton du Jura

arrête :

I.

La loi du 25 juin 1987 sur les constructions et l'aménagement du territoire¹⁾ est modifiée comme il suit :

Article 12 (nouvelle teneur)

7. Stationnement
a) Principes

Art. 12 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.

² En outre, des places de stationnement pour les cycles, les cyclomoteurs et les motos doivent être aménagées en nombre suffisant.

³ L'accès, l'emplacement, les dimensions et l'aménagement des cases et des places 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.

⁴ Les cases de stationnement pour les voitures de tourisme sont conçues, dans une proportion déterminée par le Gouvernement, de manière à permettre l'installation de bornes de recharge électrique.

⁵ Dans leurs plans spéciaux, les communes, les régions et le Canton prévoient, à proximité de la chaussée et en faveur du stationnement de courte durée, des cases de stationnement en nombre adéquat pour les voitures de tourisme ainsi

que des places de stationnement en nombre suffisant pour les cycles, cyclomoteurs et motocycles.

⁶ Dans leur règlement sur les constructions ou dans un règlement spécial, les communes peuvent notamment :

- a) ordonner, pour un secteur déterminé, soit la création d'installations collectives de stationnement, soit la participation à la construction et à l'utilisation de celles-ci;
- 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;
- 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.

Articles 12a à 12e (nouveaux)

b) Case de stationnement

Art. 12a On entend par case de stationnement une surface aménagée et délimitée destinée au stationnement d'un véhicule.

c) Surface de stationnement

Art. 12b On entend par surface de stationnement une surface constituée de plusieurs cases de stationnement ainsi que de l'accès à celles-ci.

d) Ouvrage de stationnement collectif

Art. 12c ¹ On entend par ouvrage de stationnement collectif toute surface de stationnement non rattachée à un ou plusieurs bâtiments déterminés.

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.

e) Aire de stationnement

Art. 12d ¹ On entend par aire de stationnement une surface de stationnement, constituée de plusieurs cases de stationnement et de leurs accès, qui n'est pas intégrée à un bâtiment à plusieurs niveaux.

² Une aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1800 m².

³ Tout excédent de surface de stationnement doit être intégré à un bâtiment à plusieurs niveaux.

f) Dérogations

Article 12e ¹ Les dérogations à l'article 12, alinéas 1, 2 et 4, sont du ressort de l'autorité qui délivre le permis de construire.

² Pour le surplus, les articles 25 à 28 sont applicables.

Article 15, alinéa 2, lettre d (nouvelle teneur)

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.

Article 49, alinéa 2, lettre g (nouvelle teneur), **et alinéa 4, lettre b** (nouvelle teneur)

² Selon leurs besoins, les communes édictent notamment des dispositions détaillées concernant :

(...)

g) les cases et installations de stationnement pour véhicules (art. 12);

(...).

⁴ Dans leur règlement de construction ou dans des règlements spéciaux, les communes peuvent prévoir les contributions suivantes :

(...)

b) contributions ou taxe compensatoire pour les frais d'aménagement de cases de stationnement (art. 12) et d'espaces de détente (art. 13);

(...).

Article 53, alinéa 1, lettre d (nouvelle teneur)

Art. 53 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.

Art. 116, alinéa 2, lettre d (nouvelle teneur)

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;

(...).

II.

Le décret du 11 décembre 1992 concernant le permis de construire²⁾ est modifié comme il suit :

Art. 4, alinéa 1, lettre b, sixième tiret (nouvelle teneur)

Art. 4 ¹ Sous réserve de l'article 6, un permis de construire est nécessaire pour la construction et l'agrandissement :

(..)

b) d'autres installations, telles que :

(...)

- équipement privé (route, accès, cases de stationnement, conduites, etc.);

(...).

Art. 11, lettre i (nouvelle teneur)

Art. 11 La demande comportera notamment :

(...)

i) la situation, l'aménagement des cases de stationnement pour véhicules, la manière dont ces cases sont garanties sur le plan juridique et, dans la mesure nécessaire, les aménagements extérieurs et les espaces de détente;

(...).

Art. 13, lettre g (nouvelle teneur)

Art. 13 Le plan de situation indiquera notamment :

(...)

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;

(...).

III.

Le décret du 11 décembre 1992 concernant les contributions des propriétaires fonciers³⁾ est modifié comme il suit :

Article 18, alinéa 2, lettre b (nouvelle teneur)

² L'indice d'utilisation est fixé à :

(...)

b) 0,3 pour les installations telles que terrains de camping, installations sportives, cases de stationnement.

IV.

¹ La présente loi est soumise au référendum facultatif.

² Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente loi.

Delémont, le

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Le/la président/e :

Le secrétaire :

...

Jean-Baptiste Maître

-
- 1) RSJU 701.1
 - 2) RSJU 701.51
 - 3) RSJU 701.71