

# GESTION DU STATIONNEMENT

# M.06

---

## CONTEXTE

Avec un taux de motorisation de 578 voitures pour 1'000 habitants et en constante progression depuis près de 40 ans (OFS 2014), le canton du Jura présente une population fortement motorisée. Un tel développement a des conséquences néfastes sur la qualité de vie, l'environnement et l'accès aux ressources dans le canton : des embouteillages aux heures de pointe, une pollution sonore et atmosphérique, une dépendance à l'automobile au quotidien et une consommation de surfaces toujours plus importantes pour la circulation des véhicules et le stationnement. Ces effets obligent les autorités cantonales et communales à repenser la politique de stationnement sur leur territoire.

En analysant la situation actuelle, il est largement admis qu'une importante disponibilité en places de stationnement encourage l'usage de l'automobile dans la région. En effet, l'assurance de disposer ou de trouver facilement une case à destination incite fortement la population à se déplacer en voiture. En réussissant à maîtriser davantage le stationnement, des mesures permettront d'influencer le choix modal, et donc de diminuer potentiellement l'usage de l'automobile.

Afin de traduire les intentions de la nouvelle politique de stationnement, le canton met en place différentes mesures pour assurer un développement plus maîtrisé des places de stationnement sur son territoire. Dans cette perspective, des réflexions sont menées afin d'assurer ces intentions sur le plan juridique.

## ENJEUX

### *Utilisation judicieuse et rationnelle du sol*

L'objectif central consiste à rationaliser les espaces dédiés au stationnement dans une perspective d'économie du sol. La question est alors de déterminer les modalités et le dimensionnement du stationnement privé et public, tout en tenant compte de la situation de chaque projet (qualité de la desserte, accessibilité, mutualisation, coûts de réalisation, etc.). Lors de la réalisation de nouvelles places de stationnement, ces dernières sont aménagées en ouvrage ou de manière à être intégrées idéalement dans leur espace (perméabilisation, végétalisation, éclairages, etc.). Dans cette optique, l'aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1'800 m<sup>2</sup>, ce qui correspond à environ 80 places de stationnement. Tout excédent à ce seuil doit être réalisé en ouvrage. Ainsi, l'impact sur le territoire des grandes surfaces de stationnement, notamment dans les zones d'activités ou pour des installations commerciales, est réduit.

### *Maîtrise du stationnement privé et public*

D'une part, une gestion du stationnement de qualité permet de mieux contrôler le développement du stationnement privé, en maîtrisant le dimensionnement dans les demandes de permis de construire, en assurant le stationnement dans les zones d'activités ou destiné aux installations à forte fréquentation. D'autre part, il s'agit de mieux exploiter et réduire le stationnement public existant dans le canton. C'est pourquoi les politiques communales de stationnement public et la gestion du stationnement des institutions cantonales sont par exemple encouragées.

### *Développement d'offres alternatives au trafic individuel motorisé*

Les alternatives possibles aux véhicules individuels motorisés doivent être constamment favorisées lors des déplacements quotidiens. Lorsque cela n'est pas possible, il est question de promouvoir le covoiturage, notamment en réalisant des parkings-relais à des endroits stratégiques dans le canton et en particulier aux abords des routes cantonales à destination des pôles régionaux et pôles industriels relais. De plus, quelle que soit l'affectation donnée, l'aménagement d'infrastructures de stationnement pour vélos est systématiquement encouragé pour tout projet public et privé dans un souci d'économie du sol et de promotion de la mobilité douce. Les infrastructures de stationnement pour cycles sont à aménager dans un contexte adéquat (bien placé, muni d'un système de supports, couverts, sécurisé) et à proximité des gares et des arrêts de bus.