

**GESTION DU STATIONNEMENT****M.06**

INSTANCE RESPONSABLE  
Service du développement territorial

AUTRES INSTANCES CONCERNEES  
Service des infrastructures  
Toutes les communes

LIGNES DIRECTRICES  
MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur du canton et entre les pôles régionaux  
MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante

**OBJECTIFS**

- Rationaliser les espaces dédiés au stationnement, dans une perspective d'économie du sol, par un dimensionnement mesuré ainsi que par une prise en compte des opportunités de mutualisation ;
- Favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce ;
- Assurer une intégration de qualité du stationnement pour automobiles et cycles en coordination avec l'aménagement de l'espace public et dans le respect du paysage et du patrimoine architectural existant ;
- Limiter les aires de stationnement en surface au profit de parkings en ouvrage.

**PRINCIPES D'AMENAGEMENT**

1. Le canton favorise un dimensionnement mesuré du stationnement en tenant compte des alternatives possibles aux véhicules motorisés. Pour tout projet de construction ou d'agrandissement, le dimensionnement du stationnement de véhicules à moteur est déterminé conformément à la norme VSS et en fonction de :
  - a) la qualité de la desserte par les transports publics ;
  - b) l'accessibilité par la mobilité douce ;
  - c) les opportunités de partager l'offre existante en stationnement dans un rayon jusqu'à environ 500 m (mutualisation).
 L'aménagement de stationnement pour cycles est systématiquement exigé, conformément à la législation en vigueur pour tout projet public ou privé.
2. Une intégration de qualité et une optimisation des coûts des places de stationnement sont recherchées. En particulier, il s'agit de favoriser des revêtements perméables et végétalisés des places et des allées de circulation, de prévoir des espaces verts et d'assurer un éclairage satisfaisant. Le stationnement pour cycles est localisé à proximité immédiate des infrastructures, équipé au minimum d'un système de supports et en principe couvert.
3. Le covoiturage et le report modal vers les transports publics et vers la mobilité douce pour les trajets domicile-travail sont favorisés au moyen des mesures suivantes :
  - les parkings-relais pour cycles (B+R) sont développés à proximité des gares et arrêts de bus disposant d'une bonne qualité de desserte ;
  - les parkings-relais pour automobiles (P+R) sont développés à proximité des gares et des arrêts de bus disposant d'une desserte bonne ou satisfaisante, à destination des pôles régionaux et des pôles industriels relais.
4. L'aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1'800 m<sup>2</sup>. Tout excédent doit être intégré dans un bâtiment à plusieurs niveaux.

**VOIR AUSSI**

U.01.1

Version	Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral		
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018	24.10.2018	01.05.2019

## GESTION DU STATIONNEMENT

## M.06

5. Une offre de stationnement public maîtrisée et en coordination avec le réaménagement de l'espace public ainsi qu'une valorisation de l'offre sur fonds privé existante sont développées, en particulier dans les secteurs clés (centres de localités, gares, installations à forte fréquentation).

Pour ce faire, il s'agit de :

- développer des parkings-relais de qualité pour automobiles et cycles selon les principes d'aménagement n°1 et 2 ;
- valoriser l'espace public des centres anciens en proposant des solutions de stationnement sur mesure en limite de centre ou incitant à une bonne cohabitation entre usages ;
- généraliser le stationnement payant et/ou à durée limitée dans les secteurs clés des pôles régionaux et pôles industriels relais.

6. Le processus de mise en œuvre d'un plan de mobilité de l'administration cantonale est poursuivi. Un dimensionnement exemplaire ainsi qu'un stationnement de qualité sont assurés pour tout nouveau projet de construction ou d'agrandissement de bâtiments étatiques ou paraétatiques.

### MANDATS DE PLANIFICATION

#### NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) contrôle le dimensionnement et la qualité du stationnement dans les permis de construire pour les communes non compétentes en la matière ;
- b) fournit un guide pour déterminer un dimensionnement mesuré et des solutions d'intégration du stationnement à toutes les communes et requérants d'un permis de construire ;
- c) conseille les communes en matière de stationnement public ;
- d) poursuit le processus de mise en œuvre d'un plan de mobilité global pour l'administration cantonale.

Le Service des infrastructures :

- a) assure une gestion équitable des places de stationnement disponibles dans le cadre du plan de mobilité de l'administration cantonale ;
- b) garantit un dimensionnement mesuré du stationnement dans tous les projets de construction et d'agrandissement de bâtiments étatiques et paraétatiques.

#### NIVEAU REGIONAL

Les planifications régionales intègrent un volet consacré à la gestion du stationnement. A l'appui d'un recensement préalable du stationnement public (et privé, si possible), elles :

- a) déterminent les secteurs nécessitant une limitation de la durée et/ou une tarification généralisées (gare, centre, installation de loisirs, installation à forte fréquentation) ;
- b) précisent l'emplacement des parkings-relais pour automobiles et cycles ;
- c) précisent les espaces publics à requalifier.

#### NIVEAU COMMUNAL

Les communes compétentes en matière de permis de construire contrôlent le dimensionnement et la qualité du stationnement dans les permis de construire.

## **GESTION DU STATIONNEMENT**

## **M.06**

---

Les communes :

- a) tiennent compte du guide du stationnement dans la gestion courante des permis de construire. Elles fournissent le guide aux requérants concernés.
- b) étudient les possibilités de stationnement existantes ou à développer sur fonds privé et établissent, le cas échéant, des conventions avec les propriétaires de ces parkings ;
- c) développent et dimensionnent en fonction des besoins des parkings relais pour véhicules à moteur à proximité des gares ainsi que des parkings deux-roues sécurisés et couverts aux arrêts de bus ;
- d) analysent l'opportunité d'aménager des places de parking en surface ou en ouvrage pour les besoins des habitants des centres anciens ;
- e) requalifient les places de stationnement superflues, notamment au travers de valorisation des espaces publics ou de la densification du bâti.

---

### **REFERENCES/ETUDES DE BASE**

- Office fédéral des routes (OFROU) et Conférence Vélo Suisse (2008), Stationnement des vélos : Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation, Bienne.
- Union des professionnels suisses de la route VSS (2011), SN 640 065 : Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos, Zurich.
- Union des professionnels suisses de la route VSS (2013), SN 640 281 : Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme, Zurich.
- Service du développement territorial (2015), Plan B : Guide de mobilité pour entreprises et collectivités publiques, Delémont.
- Service du développement territorial - Section mobilité et transports (2015), Vers une politique cantonale du stationnement, Delémont.

---

### **INDICATEURS DE SUIVI**

- Nombre de places de stationnement par équivalent plein-temps (EPT) ;
  - Taux d'utilisation des transports publics.
-