RAPPORT D'INFORMATION DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL CONCERNANT LA STRATEGIE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT ET LES REPONSES AUX MOTIONS N°325, 329, 330, 333, 335 DE L'ANCIENNE COMMUNE DE NEUCHATEL ET LA MOTION SANS NUMERO DES VERTS DE L'ANCIENNE COMMUNE DE CORCELLES-CORMONDRECHE

(Du 28 juin 2023)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Ce rapport présente la stratégie de mobilité et de stationnement de la nouvelle commune de Neuchâtel. Il définit un cadre précis pour répondre à quatre enjeux fondamentaux en matière de mobilité dans l'espace urbain : l'accessibilité, la santé et la qualité de vie, la gestion de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la sécurité.

1. Introduction

La présente stratégie de mobilité et stationnement se veut centrée sur une transition réaliste et progressive permettant de faciliter l'intégration et l'acceptation du changement en cours et qu'il s'agit d'accompagner. Elle traduit la volonté des anciennes communes fusionnées de déployer des alternatives de mobilité en matière de déplacements effectués sur, vers et depuis le territoire de notre commune et en pose le cadre.

La combinaison d'un réseau de transports publics et de mobilité douce attractif avec une urbanisation dense constitue la clé de voute d'une transformation notable de la mobilité. Elle enclenche un cycle positif entraînant un trafic plus fluide, des espaces publics plus agréables et paisibles, une mobilité plus sûre et moins bruyante qui encourage l'activité physique tout en contribuant à amoindrir les émissions de gaz à effet de serre. Ce postulat est à la base de la stratégie voulue par notre Conseil. Elle prend en considération les caractéristiques, les ressources et les atouts uniques de notre commune. Adoptant une vision holistique, elle intègre une planification cohérente, la priorisation des transports durables, l'accessibilité, l'équité, la gestion de la demande, l'usage de technologies et équipements appropriés, l'implication des différentes parties prenantes et une supervision rigoureuse, dans l'objectif de déployer des solutions de mobilité personnalisées, efficaces et durables.

Le présent document établit les lignes directrices qui seront déclinées dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan d'aménagement local (PAL). Selon le calendrier prévisionnel, le Plan et le Règlement d'aménagement devraient être soumis à votre Autorité en 2024. À cet égard, le présent rapport expose à titre d'information préliminaire les principes du Plan directeur de la mobilité, de compétence de notre Conseil, qui constitue une des politiques sectorielles traitées en parallèle au Projet de territoire en cours de finalisation. Le Plan directeur de mobilité, en plus d'inscrire dans l'espace les principes de la politique de mobilité communale, arrêtera des objectifs chiffrés et échelonnés dans le temps, ainsi que des indicateurs permettant de vérifier leur atteinte.

Pour la partie concernant le stationnement, le rapport vise à présenter d'une part les mesures qui accompagneront à l'échelle de notre commune la dynamique générale du transfert modal, et, d'autre part, celles qui viseront plus précisément l'accompagnement de la diminution programmée de l'offre en stationnement décidée par votre Autorité dans la zone du centre-ville, avec la fermeture du parking des Jeunes-Rives au 1er janvier 2025 (300 places). Dans un contexte où le Canton procèdera de son côté, dans la même temporalité, à la fermeture du parking de Panespo (196 places), le changement dans les habitudes de stationnement des automobilistes, principalement des pendulaires, ne pourra se résoudre à l'échelle de notre seule commune puisque les leviers d'actions se situent également à l'échelle de l'agglomération et du canton (politique en matière de transports publics et de parkings d'échange P+R notamment).

Elle s'inscrit dans une approche coordonnée en adéquation avec le plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC), le plan directeur cantonal des transports publics et la stratégie cantonale P+R.

Cette dernière fait partie intégrante de la politique d'agglomération cantonale visant l'ensemble des personnes qui viennent participer à la vie et au dynamisme de notre commune. Les mesures permettant d'accompagner la transition seront déployées progressivement, tant au niveau des secteurs qu'au niveau de la temporalité et tiendront compte de la nécessité d'usage de véhicules automobiles dans certaines situations spécifiques, conformément à l'objectif d'accessibilité préconisé.

Enfin, les approches stratégiques présentées dans le présent rapport prennent en compte les travaux antérieurs propres à chacune des anciennes communes, dans le cadre des processus initiés avant la fusion.

Ce rapport répond ainsi aux motions n°325, 329, 330, 333 et 335 du Conseil général de l'ancienne Ville de Neuchâtel, et à la motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche, qui expriment certaines attentes assez précises, et sur lesquelles notre Conseil se positionne dans les chapitres dédiés.

2. Enjeux et objectifs fondamentaux

La Ville bouge, nos modes de vie et nos habitudes évoluent. Les grands défis sociétaux auxquels nous sommes confrontés impactent notre manière d'appréhender notre quotidien et notre fonctionnement dans le monde de demain.

En matière de mobilité, partout en Suisse, les centres urbains sont appelés à poursuivre leur mue pour faire face aux défis d'aujourd'hui et du futur. Le thème de la mobilité et des multiples défis qui en découlent alimente plus que jamais la réflexion contemporaine.

Les enjeux de la mobilité et du stationnement urbains sont multiples et interconnectés. Ils ont un impact significatif sur la qualité de vie, l'économie, l'environnement, le climat et la santé publique dans les zones urbaines.

La gestion du trafic routier est au cœur de ces enjeux et c'est au travers de développements d'infrastructures et d'offres de transports multimodaux, dans une approche intégrée, que des solutions pérennes et évolutives pourront répondre aux besoins de notre société.

Par la présente stratégie de mobilité et stationnement, nos intentions sont d'apporter des réponses aux quatre enjeux majeurs suivants :

- **Accessibilité**: garantir une accessibilité adéquate à l'ensemble du territoire bâti pour tous les modes de transport, en priorisant les transports publics et la mobilité douce, et en tenant compte des

besoins des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

- **Qualité de vie et santé**: réduire les nuisances générées par les transports et les déplacements (occupation de l'espace public, bruit, pollution de l'air et de l'eau, îlots de chaleur) en favorisant la végétalisation de l'espace public afin de permettre d'autres usages en lien avec les activités riveraines.

- **Énergie et gaz à effet de serre (GES)**: respecter les engagements pris aux niveaux fédéral, cantonal et communal en termes de consommation d'énergie et d'émissions de CO_2.

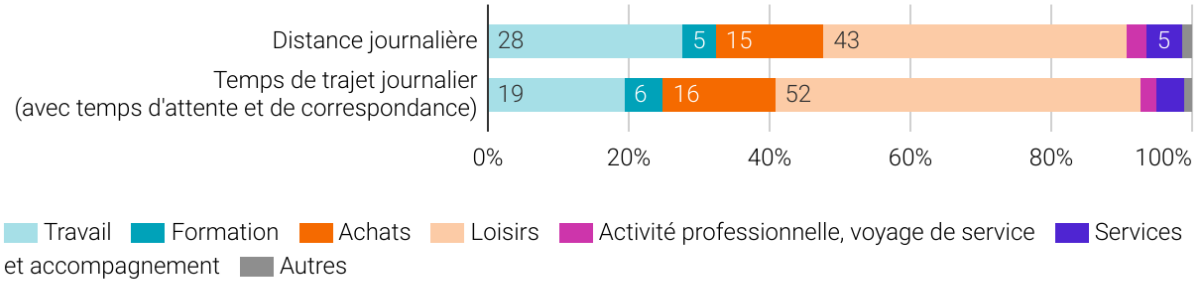
- **Sécurité**: améliorer la sécurité pour toutes les usagères et tous les usagers, en particulier les plus vulnérables.

2.1 Contexte de la mobilité en Suisse

Selon l'OFS et l'ARE (Microrecensement mobilité et transports (MRMT), 2023), en 2021, en Suisse, la moyenne quotidienne de déplacements par personne résidant sur le territoire national était de 30,0 km. Cela représente une baisse de 19% par rapport à 2015, année du dernier relevé, où la distance parcourue était de 36,8 km en moyenne. Cette diminution est directement attribuable à l'impact de la pandémie de Covid-19. De même, la durée quotidienne des déplacements a également diminué, passant de 90,4 minutes en 2015 à 80,2 minutes en 2021.

En 2021, la majorité des déplacements à l'intérieur du pays étaient effectués en voiture, représentant plus de deux tiers (69%) de la distance totale parcourue quotidiennement. Les transports publics ont été utilisés pour environ un cinquième (20%) de ces déplacements. Les déplacements à pied et à vélo ne représentaient que 9% de la distance totale, mais constituaient 47% du temps de trajet quotidien.

En termes de motifs de déplacement, les loisirs étaient la principale raison en 2021, représentant 43% de la distance totale parcourue quotidiennement en Suisse. Le travail représentait 28% de ces déplacements, tandis que les achats représentaient 15%. Cependant, si l'on considère uniquement les jours de la semaine du lundi au vendredi, les déplacements liés au travail étaient plus importants que ceux liés aux loisirs, représentant respectivement 36% et 31% de la distance totale parcourue.



Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) © OFS 2023

Figure 1 – Importance des motifs de déplacement en 2021 ; Part en Suisse

Ces données mettent en lumière un paradoxe frappant: en dépit de la diminution de la distance parcourue et du temps de déplacement depuis 2015, la majorité des trajets suisses se fait encore en voiture, malgré son impact environnemental. De plus, bien que les modes doux, tels que la marche et le vélo, représentent une part significative du temps de déplacement, ils semblent sous-utilisés selon la distance parcourue.

Néanmoins, il convient de contextualiser ces chiffres à l'échelle d'une zone urbaine, où la mobilité piétonne et cyclable présente une image différente. En milieu urbain, les distances sont généralement plus courtes, les transports publics plus accessibles et les infrastructures pour les piéton-ne-s et les cyclistes plus développées. De ce fait, la part des déplacements à pied et à vélo y est généralement plus importante que dans les statistiques nationales. Ainsi, même si les déplacements à pied et à vélo ne représentent que 9% de la distance totale parcourue à l'échelle nationale, ce chiffre pourrait être considérablement plus élevé en milieu urbain. De plus, la part conséquente de la mobilité active (piétonne et cyclable) dans le temps de trajet quotidien (47%) souligne le rôle central de ces modes de transport dans le quotidien en zone urbaine.

Face à ces observations, l'importance de la transition vers le transport multimodal est indéniable. En plus de ses avantages environnementaux, cette évolution pourrait stimuler la santé publique, améliorer la qualité de l'air et optimiser l'utilisation de l'espace public, créant des villes plus agréables.

Les chiffres de 2021, bien qu'ils indiquent une réduction des déplacements, soulignent l'impératif d'exploiter cette tendance pour réaliser une transition structurelle vers une mobilité durable. Le potentiel des modes de transport existants en Suisse est un atout précieux à valoriser. Il est donc urgent de promouvoir des politiques multimodales et une culture de mobilité durable pour construire une Suisse où l'humain et l'environnement sont au cœur des préoccupations en matière de mobilité.

La vision des anciennes communes fusionnées, transcrite dans le livre blanc à la base de la création de notre nouvelle commune, fait écho à ce postulat et s'inscrit pleinement dans cette vision.

2.2 Vision directrice

Notre Conseil souhaite accompagner la transition vers une mobilité durable, en fixant des objectifs clairs et réalistes, et en privilégiant une approche concertée. La vision proposée est celle d'une mobilité multimodale et décarbonée autant que possible, qui devra être en place à l'horizon 2040, selon l'échéance fixée au niveau cantonal dans le cadre du Plan climat. Cette perspective temporelle correspond à celle du Plan d'aménagement local (PAL) actuellement en préparation et qui devrait être soumis à votre Autorité en 2024. La stratégie de mobilité et en particulier celle relative au stationnement déclinée dans le présent rapport, est intrinsèquement liée; elle doit aussi répondre aux enjeux de mobilité correspondant aux objectifs fixés dans le PAL qui prévoit une croissance de 6000 habitant-e-s et de 5000 emplois à l'horizon 2040 en utilisant le potentiel des zones à bâtir existantes. Le développement cohérent et ciblé du territoire se concentrera donc sur les secteurs propices à la densification. Ces secteurs sont d'ores et déjà équipés et accessibles par différents types de transports qui devront évoluer de concert tout en tenant compte des objectifs de mobilité durable.

2.2.1 Accompagner le changement

Au vu de la rapidité avec laquelle les technologies se sont développées et de l'accélération des défis auxquels notre société est confrontée, en particulier dans les domaines climatique et énergétique, les habitudes évoluent. Elles le font parfois progressivement, ou parfois par à coup, et souvent en raison d'autres paramètres que les politiques de mobilité au sens strict: par exemple, en conséquence des mesures de restriction des déplacements impactant les transports publics lors de la pandémie de coronavirus, l'explosion soudaine de la vente de vélos a représenté une avancée réjouissante du transfert modal.

À l'inverse, l'engouement retrouvé pour les voyages en avion dès la crise passée a, quant à lui, été un signal plutôt négatif en termes de progression vers la neutralité carbone attendue dans le domaine du transport aérien. Le refus en votation populaire de la loi CO_2, en juin 2021, montre bien que le changement doit être dosé soigneusement et accompagné, plutôt que forcé. La récente acceptation de la Loi Climat confirme cette observation. Il n'en demeure pas moins indispensable que notre Commune fournisse les efforts qui sont attendus d'elle pour y contribuer, ce d'autant que l'échéance d'atteinte des objectifs climatiques au niveau cantonal a tout

récemment été fixée par le Grand Conseil à 2040, soit dans une quinzaine d'années.

À ce titre, rappelons que l'offre contribue souvent à susciter la demande, un principe économique qui trouve une illustration pertinente dans le contexte de la mobilité urbaine, notamment en ce qui concerne le stationnement en surface sur le domaine public. Prenons l'exemple actuel de notre commune qui offre de nombreuses places de stationnement en surface. Cette offre abondante incite habitant-e-s et visiteur-euse-s à privilégier l'utilisation de la voiture, créant ainsi une demande qui n'existerait probablement pas si l'offre était moins généreuse.

Comme le disait si bien Steve Jobs, *"Les gens ne savent pas ce qu'ils veulent avant que vous ne le leur montriez"*. En concevant des produits innovants, Jobs a créé une offre qui a non seulement répondu à une demande, mais qui l'a aussi largement stimulée.

Transposé à la mobilité urbaine, ce principe suggère qu'une réduction de l'offre de stationnement en surface, associée à un renforcement et une diversification de l'offre en mobilité douce, services de covoiturage efficaces et transports en commun fiables, pourrait favoriser une demande pour des modes de transport plus durables. En créant l'offre, nous pouvons ainsi stimuler la demande pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de notre qualité de vie.

2.2.2 S'adapter aux nouvelles offres régionales

Les plans directeurs sectoriels, tel celui concernant la mobilité, sont des outils d'autocontrôle des Autorités communales et posent géographiquement les conditions-cadres nécessaires au développement des politiques publiques. Ils relèvent de la compétence de l'exécutif. Dans ce contexte, le Plan directeur de la mobilité traduira les principes exposés dans le présent rapport en mesures concrètes prenant en compte les projets de mobilité cantonaux et fédéraux en cours.

Ces projets, dont certains d'envergure considérable, auront sur notre territoire de capitale cantonale un impact significatif en faveur d'un report modal vers les transports publics: il s'agit en particulier de l'augmentation des cadences du train régional entre La Grande Béroche et Neuchâtel (horizon 2026), de la ligne directe vers La Chaux-de-Fonds (horizon 2035), ainsi que de la mise en œuvre de la stratégie cantonale des parkings d'échange (P+R). À l'inverse, si certaines mesures préventives ne sont pas initiées à temps, les contournements prévus des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds pourraient causer un accroissement du trafic individuel motorisé, pendulaire ou de transit, sur les axes routiers traversant notre commune.

Une politique de mobilité est donc nécessairement coordonnée avec le développement territorial. Au niveau cantonal, le projet «Neuchâtel Mobilité 2030» vise «*le rassemblement des régions et des agglomérations du canton tout en concrétisant la complémentarité des modes de transports*». À l'échelle de la Commune, des quartiers de qualité bien desservis jouent un rôle clé pour la domiciliation des personnes et des entreprises. La connexion des réseaux piétons, cyclistes, de transports publics et de véhicules motorisés, et l'accessibilité aux pôles d'activités économiques et sociales[1] sont indispensables à l'attractivité de la ville, tout comme l'est une répartition équilibrée de l'espace public entre les différents types de mobilité, d'une part, mais aussi entre les infrastructures de mobilité et les aménagements qui n'y sont pas liés (espaces de délassement piétons, de loisirs, de sport, parcs végétalisés, arborisation, etc.), d'autre part.

Au-delà des projets inscrits dans le cadre de la planification «Mobilité 2030», des projets d'infrastructures sont envisagés à l'horizon 2045, voire ultérieurement. Toutefois, leur réalisation reste très incertaine puisque tant la planification que leur portage financier restent à définir. Il s'agit en particulier des haltes ferroviaires de Vauseyon et de Monruz qui sont inscrites dans le Projet de territoire, du prolongement du Littorail (il pourrait être concrétisé sous une autre forme que le train actuel) ainsi que du contournement routier de Peseux, (ou d'une éventuelle autre mesure visant à dévier le trafic de transit du centre de Peseux).

Sans pour autant les négliger, il reste prématuré de prendre en considération ces projets dans le cadre de la présente stratégie, qui se concentre sur la période comprise jusqu'à 2040.

2.2.3 Valoriser les atouts de notre territoire

La stratégie de mobilité et stationnement se doit d'intégrer les défis majeurs auxquels les collectivités publiques sont confrontées: accessibilité aux pôles économiques et aux centralités, sécurité des usagères et usagers (en priorisant les plus vulnérables), qualité des espaces et de leurs aménagements, diminution des nuisances sonores et des émissions de CO_2, amélioration de la qualité de l'air, optimisation des besoins énergétiques, perméabilisation des sols et réduction des îlots de chaleur. Elle doit également tenir compte des besoins des populations particulières, à savoir notamment les enfants, les personnes à mobilité réduite ou encore les personnes âgées, le nombre de ces dernières allant augmenter sensiblement dans les années à venir, sans oublier les personnes souffrant de handicap.

[1] Dans les activités dites sociales sont également englobés les loisirs ainsi que les activités sportives et de délassement

Pour affronter ces défis, notre commune dispose d'atouts considérables en termes territoriaux ou de politiques existantes, qui pourront jouer un rôle déterminant dans la réussite de la transition vers une mobilité durable.

L'infrastructure routière sur l'ensemble du territoire communal, réalisée de longue date, ne nécessite pas de redimensionnement pour accueillir le développement des activités actuelles et futures. Son entretien est rigoureusement suivi et sa qualité actuelle répond aux standards «bons»[2].

Les tunnels sous la cité permettent de canaliser le trafic de transit, tout en garantissant l'accès aux quartiers Nord, Est et Ouest, ainsi qu'au centre-ville, par des sorties spécifiques très rapprochées. Ce principe est inscrit dans le Projet d'agglomération et est un élément clé autour duquel s'articule la stratégie de mobilité et de stationnement.

Une étude portée par la commune, visant à analyser les conditions-cadres nécessaires au report du trafic de transit sur les axes structurants, et en particulier l'autoroute, est en cours. Les résultats finaux seront intégrés dans le Projet de territoire. Toutes les informations et observations faites tendent à démontrer que les mesures de la présente stratégie permettront de réduire le trafic individuel motorisé en surface au profit de modes de transport alternatifs plus efficaces et attractifs. Le report de tout le trafic de transit dans les tunnels se fera graduellement à l'horizon 2040. La modération des vitesses en surface dans un premier temps permettra d'inciter au report d'une partie du trafic de transit sur les axes structurants.

Le centre-ville, les bourgs et les différentes centralités constituent des pôles compacts, pour la plupart situés le long de l'armature ferroviaire et du réseau de bus traversant la ville de bout en bout, et bien connectés avec des quartiers mixtes existants ou en construction. Ils permettent de favoriser le développement des réseaux de transports publics performants et de mobilité douce qui est d'ores et déjà au cœur des politiques d'aménagement régionales et communales[3].

Les prestations et équipements de la Commune en faveur d'une mobilité individuelle motorisée sont adaptés aux besoins contemporains.

---

[2] *Cf.* Rapports 22-004 et 23-006 concernant les demandes de crédits relatives aux programmes d'assainissement sur le domaine public.

[3] *Cf.* Rapport 22-021 du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat 184 «Pour une meilleure priorisation des projets urbanistiques et une véritable concrétisation des investissements».

Elle dispose aujourd'hui notamment de 5 stations de recharge pour scooters et motos électriques; 20 stations de recharge pour voitures électriques, 12 emplacements de véhicules partagés «Mobility» avec une flotte de 26 véhicules, dont 6 électriques mis à disposition du public.

Ce type de prestation est appelé à se développer dans un avenir proche. La planification et le développement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques sont menés de concert par la Confédération, les Cantons et les Communes. Dans le canton de Neuchâtel, le Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie (RELCEn) impose aux privés de pré-équiper les nouvelles places de stationnement, permettant ainsi d'élargir l'offre existante. La commune fait sa part en équipant des places sur domaine public lors des travaux de réaménagements routiers. Une cinquantaine de bornes électriques sont planifiées pour les deux prochaines années sur notre territoire communal, en collaboration avec Viteos et le Groupe E.

Par ailleurs, la Ville s'engage très concrètement pour améliorer et garantir l'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite. La mise en conformité du plus grand nombre possible d'arrêts de transports publics, le développement des zones de rencontre exemptes d'obstacle de franchissement, comme les trottoirs, le stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite, le marquage de lignes podotactiles pour l'orientation des personnes malvoyantes ou encore l'accès facilité aux espaces publics (ouverture de plain-pied dans le mur du jardin du Palais DuPeyrou, par exemple), traduisent cette volonté sur le terrain. Elle sera poursuivie.

2.2.4 Répondre à quatre enjeux majeurs

La présente stratégie de mobilité fixe, à l'échelle de la nouvelle commune, le cadre qui permettra de répondre aux quatre enjeux principaux priorisés par notre Conseil dans le contexte actuel et posés dès la préétude du Projet de territoire, structurant le prochain PAL.

Le tableau ci-dessous reprend les enjeux en question, en leur mettant en regard les réponses politiques privilégiées. Ces réponses résultent du cadre des engagements et règlementations supérieures, traduites dans les réalités territoriale et infrastructurelle de notre commune (chapitre 2), ainsi que des lignes directrices élaborées par les exécutifs des quatre anciennes communes en vue de la révision de leur Plan d'aménagement local respectif (chapitre 2.3.2) et celles de la préétude réalisée en préparation du Projet de territoire.

ENJEUX	RÉPONSES
Accessibilité *Assurer une accessibilité adéquate à l'ensemble du territoire bâti pour tous les modes de transport*	• Offrir des alternatives attractives en facilitant la multimodalité avec une desserte adéquate en transports publics, également profitables aux pendulaires • Densifier les liaisons Nord-Sud en transports publics et en mobilité douce de manière à améliorer les liens entre les quartiers • Prendre en compte les besoins des groupes de populations spécifiques tels que les enfants et les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap • Prendre en compte les spécificités des différents types de mobilité pour pouvoir garantir une accessibilité la plus inclusive et égalitaire possible
Qualité de vie et santé *Réduire les nuisances générées par les transports (occupation de l'espace public, îlots de chaleur, bruit[4], pollution de l'air et des eaux)*	• Encourager les mobilités actives contribuant à améliorer la santé publique • Règlementer les flux de transports logistiques pour diminuer les passages • Favoriser l'usage des tunnels pour le transit local • Favoriser l'attractivité de l'espace public en renforçant la végétalisation, la mobilité douce et les opportunités d'interactions sociales tout en réduisant les îlots de chaleur • Réguler les intérêts d'usage des espaces de chaussée (détente, activités économiques et sociales, loisirs, sports, activités de délassement…)
Énergie et gaz à effet de serre (GES) *Respecter les engagements fédéraux, cantonaux et communaux en matière de consommation d'énergie et d'émissions de GES*	• Prévoir des itinéraires directs, efficaces et fluides, en priorité pour les modes les moins gourmands en énergie et en espace • Favoriser les modes de transport les plus efficients en termes énergétiques et d'émission de GES • Améliorer la desserte en transport public des secteurs moyennement ou faiblement desservis • Accompagner l'électrification des véhicules à moteur thermique et rester ouvert aux évolutions technologiques en devenir
Sécurité *Améliorer la sécurité de toutes les usagères et tous les usagers, en particulier les plus vulnérables*	• Prioriser les aménagements favorisant la protection des usagères et usagers selon leur vulnérabilité • Sensibiliser les usagers au respect des autres modes de déplacement (campagne de sensibilisation dès le plus jeune âge) • Prendre des mesures visant à réduire le nombre et la gravité des accidents

[4] Les calculs de l'OFEV pour l'année 2019 estiment en outre que les coûts externes imputables au bruit s'élèvent à 2,8 milliards de francs, dont 80% sont dus à la circulation routière: l'exposition au bruit peut déboucher sur des maladies cardiaques et entrainer des états de fatigue chronique. En plus de porter atteinte à la santé des personnes concernées, les impacts du bruit, comme le manque de sommeil, baissent les performances et diminuent la productivité économique. Ils induisent en outre une perte de la valeur de l'immobilier.

- Diminuer le différentiel de vitesse entre les différents types de mobilité

Les différents modes de transports étant impactés à des degrés divers selon les réponses apportées aux enjeux ci-dessus, les orientations du Plan directeur de la mobilité seront récapitulées pour chaque mode, dans les pages du chapitre 5.

2.3 Bases légales et planifications supérieures

Les politiques de mobilité sont tributaires des dispositions légales relatives à l'aménagement du territoire. Notre Commune ayant pour mission de réviser ses outils de planification territoriale dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire, l'opportunité d'accompagner l'évolution des tendances et d'adapter les infrastructures de mobilité de la capitale cantonale d'ici à l'horizon 2040 est à saisir.

2.3.1 Cadre fédéral et cantonal

Le tableau synoptique en Annexe 1 énumère les principaux instruments légaux en vigueur et les engagements politiques pris aux niveaux fédéral, cantonal et communal.

Suite à la révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), le Canton de Neuchâtel, en charge de la révision de son Plan directeur cantonal (PDC), a attribué à chaque région une part de la croissance démographique et des emplois attendus à l'horizon 2040, ainsi qu'un potentiel constructible. Sur cette base, la Commission d'aménagement du territoire (CAT) de la Communauté urbaine du littoral neuchâtelois (COMUL) a réalisé son plan directeur régional. Ses travaux assurent la cohérence du développement territorial des communes concernées, réunies désormais sous l'appellation «Région Neuchâtel Littoral» (RNL). En tant que traduction spatiale de la vision politique du développement territorial de la région, ce Plan directeur a été adopté par les Conseils communaux et approuvé par les Autorités cantonales. Il préfigure le projet de territoire et la révision du Plan d'aménagement local de notre Commune.

En parallèle, le Canton fait de l'attractivité territoriale un objectif majeur et encourage fortement l'urbanisation vers l'intérieur et le développement d'une mobilité favorable à la qualité de vie. Le projet "Neuchâtel Mobilité 2030" entérine ces principes de base et soutient l'unification des régions et des agglomérations, tout en concrétisant la complémentarité des modes de transport. Il prévoit de doubler la part des transports publics, de développer la mobilité douce et de s'appuyer sur les routes nationales et

cantonales. L'objectif est d'accueillir et de répartir la croissance estimée d'ici 2030 et 2040, soit 200'000 habitants et 100'000 emplois (en équivalent plein-temps), dont 5'000 emplois et 6'700 habitants supplémentaires pour la commune.

2.3.2 Articulation du «Projet de territoire» et du Plan directeur de la mobilité

Le nouveau PAL et le nouveau règlement d'aménagement découleront du Projet de territoire et des plans directeurs sectoriels, de compétence de notre Conseil, inscrivant les politiques publiques dans l'espace géographique pour cinq thèmes issus du diagnostic établi dans le cadre de la préétude du PAL, à savoir : l'urbanisation, l'économie, la mobilité, l'espace naturel urbain et les infrastructures et l'énergie.

Le PAL et son règlement d'aménagement établissent les règles applicables aussi bien aux Autorités qu'aux tiers, jusqu'à l'échelle de la parcelle (affectation, règles constructives, etc.). L'élaboration du Projet de territoire, des plans directeurs sectoriels et des futurs plans et règlements d'aménagement passe par plusieurs étapes dont l'avancée est exposée périodiquement à la Commission spéciale PAL du Conseil général.

Les principes d'aménagement (stratégie) deviennent des lignes directrices mises sur plan (plans directeurs, projet de territoire), qui se traduisent ensuite en règle de droit (règlement d'aménagement et PAL). Le présent rapport sur les stratégies de mobilité et de stationnement concerne formellement la première phase relative à ces thématiques, c'est-à-dire la phase stratégique. Il lance l'impulsion pour la révision du Plan directeur de la mobilité qui sera développé de manière coordonnée avec le projet de territoire et le PAL, au même titre que les plans directeurs d'autres politiques sectorielles.

Les deux volets liés à la mobilité et à l'énergie s'inscrivent dans les lignes stratégiques territoriales du Conseil communal et ont été définis comme suit: (1) concrétiser une stratégie de report modal ambitieuse et diminuer le trafic individuel; (2) améliorer l'efficience énergétique, développer la production et l'usage des énergies renouvelables et locales (production et distribution). Ces deux volets sont développés dans deux rapports d'informations distincts, à savoir le présent rapport pour la partie mobilité et stationnement, et un rapport d'information sur la stratégie énergétique et le plan communal des énergies, qui sera soumis très prochainement à votre Autorité.

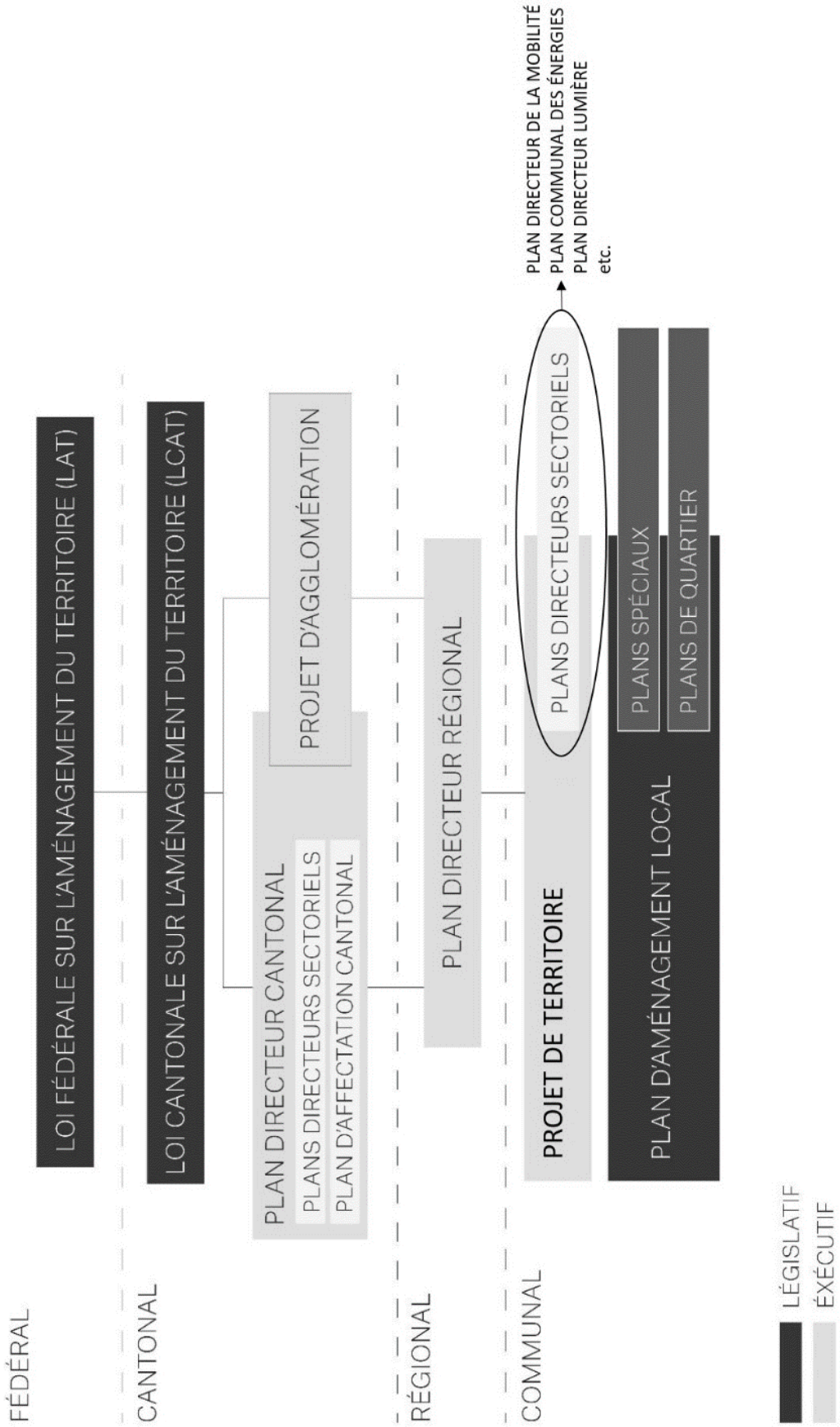


Figure 2 - - Situation du Plan directeur de la mobilité dans la structure PAL

2.3.3 Travaux autour du PAL des anciennes communes

2.3.3.1Corcelles-Cormondrèche

L'ancienne commune de Corcelles-Cormondrèche avait établi une stratégie d'aménagement et un avant-projet de PAL. La Ficelle, qui en était un des projets phares, a été réalisée en 2021. Pour les transports publics, plusieurs variantes pour l'horizon 2040 ont été évoquées, avec des bus ou des navettes circulant dans des ruelles étroites; si toutes les propositions formulées ne sont pas envisagées dans le cadre de la présente stratégie de mobilité, certaines le seront bel et bien: ainsi, le principe de mieux desservir la zone d'activité des Vernets et d'y aménager un P+R reste pertinent en termes d'accessibilité et de report modal. Le renforcement de la gare comme pôle mixte est également retenu, de même que le réaménagement de l'axe Préels/Soguel. La motion déposée par Les Verts relative au stationnement trouve quant à elle réponse dans le cadre de ce rapport au chapitre 7.6.

2.3.3.2 Neuchâtel

L'ancienne commune de Neuchâtel a élaboré une vision stratégique d'aménagement pour soutenir son Plan directeur dans le cadre d'un vaste processus participatif. La démarche a abouti au rapport 20-013 du 9 mars 2020, soumis au Conseil général. Le chapitre «Connecter» traitant notamment de la thématique de la mobilité est repris pour information en annexe 2, chapitre 2.2.5.

2.3.3.3 Peseux

Le Projet de territoire de l'ancienne commune de Peseux[5] définissait les principes voulus du développement dans les différents quartiers. Il a été accepté à l'unanimité par le Conseil général de l'ancienne commune le 18 décembre 2022.[6]

Les principaux enjeux ont été identifiés au centre de Peseux et aux Chapons. L'ancienne commune avait développé pour la mobilité douce une vision de valorisation des axes piétonniers Ouest-Est et Nord-Sud, le renforcement des cadences de la ligne 120, et l'étude de la desserte des hauts de Peseux: tous ces éléments sont cohérents avec la vision de la commune fusionnée.

---

[5] Rapport d'information du Conseil communal pour une prise de position du Conseil général sur l'étape « projet de territoire » de la révision du plan d'aménagement local du 30 novembre 2020

[6] Voir Procès-verbal de la séance du Conseil général de Peseux

La route de contournement (H10) s'inscrit dans les projections de développement au-delà de 2045. La présente stratégie de mobilité propose une vision à l'horizon 2040 avec des solutions à court et moyen terme dans le but de rendre les transports publics et la mobilité douce attractifs et efficaces sur cet axe, en particulier aux heures de pointe. Conformément au projet d'agglomération de 4ème génération, le rabattement du trafic de transit vers l'autoroute via la jonction d'Auvernier (la Brena) est à privilégier. Cette mesure présente en outre l'avantage de désengorger la jonction de Vauseyon, saturée aux heures de pointe.

2.3.3.4 Valangin

Une préétude avec diagnostic prévoyait pour Valangin de renforcer les liaisons vers le Val-de-Ruz et Neuchâtel, avec notamment une liaison de bus entre Valangin et la gare de Neuchâtel via Pierre-à-Bot. Ces principes ont du sens et seront discutés avec le Canton dans le cadre du plan directeur cantonal des transports publics. La modération de la vitesse sur la traversée du village sera mise en place fin 2023 par l'instauration d'une zone 30 qui sera l'occasion de réduire le bruit, de renforcer la sécurité et d'apporter des améliorations ponctuelles en faveur des piétons.

3. Constats sur le territoire communal

3.1 Historique

Avec l'essor du trafic individuel motorisé dès l'après-guerre, le réseau routier s'est fortement développé en parallèle à un étalement urbain, qui a augmenté les distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail ou de loisirs. À Neuchâtel, dans les années 1970 à 2000, d'importants investissements ont conduit à la réalisation d'ouvrages routiers majeurs pour contrer les problèmes de congestion du trafic, dont notamment les tunnels autoroutiers sous Neuchâtel, inaugurés en 1993. Ces ouvrages ont accompagné l'essor continu du trafic automobile observé en Suisse. Ainsi, le report en sous-sol du trafic de transit régional a libéré l'espace en surface, mais aussi facilité la fluidité du trafic pendulaire interne.

Dans la période successive, de nouvelles infrastructures de transports publics et de mobilité douce ont été réalisées. Parmi les principaux exemples, on peut citer, pour les transports publics, le Fun'ambule, la desserte de la Gare CFF par le Nord, l'introduction d'une liaison directe en transport public des secteurs d'habitation Nord-Ouest (Peseux, Vauseyon) depuis la Gare CFF, la ligne de bus vers le centre commercial de La Maladière et les piscines, ou encore la réservation de voies de circulation au profit des transports publics sur certains axes importants.

Plus récemment, de nouveaux aménagements et de nouvelles infrastructures dédiées à la mobilité douce ont été réalisés. La création de vélostations, de centaines de places de stationnement pour vélos, de la Ficelle, d'un nouveau tronçon de piste cyclable à Monruz et d'une multitude d'initiatives visant à faciliter la circulation des cyclistes (sas de présélection, «tourner à droite» aux feux rouges, contresens cyclables, bandes et pistes cyclables, installation de pompes, etc.).

Dans les quartiers, la réduction des régimes de vitesse et la mise en place de zones 30 ou de rencontre permettent d'améliorer la qualité de vie et la sécurité, tandis qu'un réseau de vélos en libre-service est mis en place le long des rives et étendu à toute la région littorale et jusqu'à la région de l'entre-deux lacs. Des campagnes de prévention sont également régulièrement menées pour améliorer la sécurité et la cohabitation de toutes les utilisatrices et tous les utilisateurs des espaces de mobilité.

3.2 Évolution des tendances dans le domaine de la mobilité

Les statistiques des dernières décennies indiquent que les déplacements en Suisse se sont allongés, sans compter l'augmentation significative du transport aérien. En effet, bien que la population ait cru d'environ 40% de 1980 à 2019, le nombre de personnes-kilomètres transportées, en incluant tous les modes de transport terrestre, a progressé d'environ 70% selon l'OFS.

Si l'on compare sur le graphique en page suivante (figure 3), l'évolution des différents modes de mobilité entre 1998 et 2019, il est intéressant de constater que les transports publics (rail et bus) ont connu la plus forte progression, avec une augmentation d'environ 65 à 70%. Les déplacements en voiture privée et en mobilité douce ont également augmenté, mais plus modérément, soit de 35% environ. La pandémie en 2020-21 a fortement impacté les habitudes de chacun-e: les mesures sanitaires de limitation des déplacements et la généralisation du télétravail ont entraîné une diminution spectaculaire du trafic en zone urbaine durant cette période.

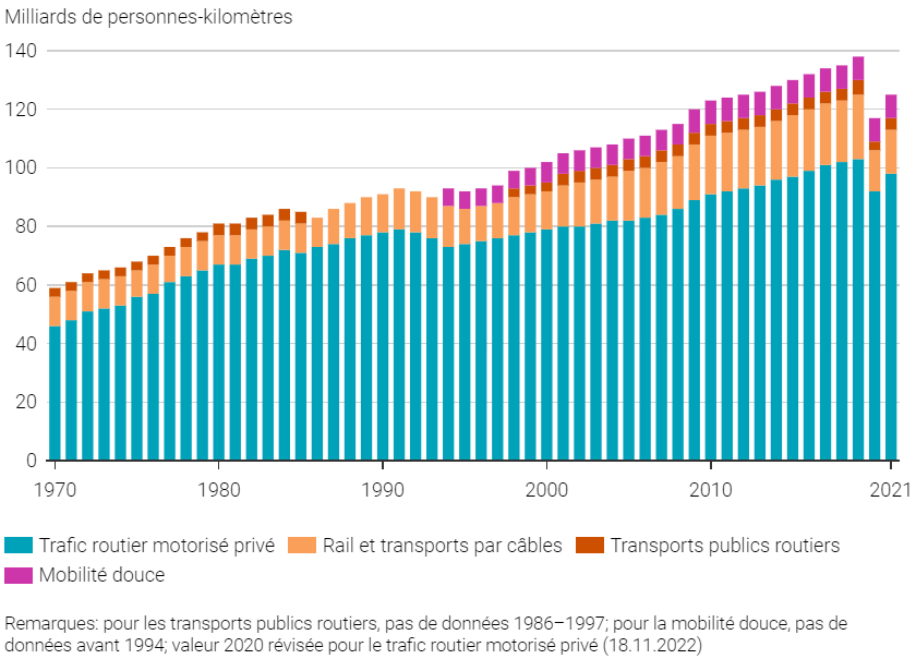
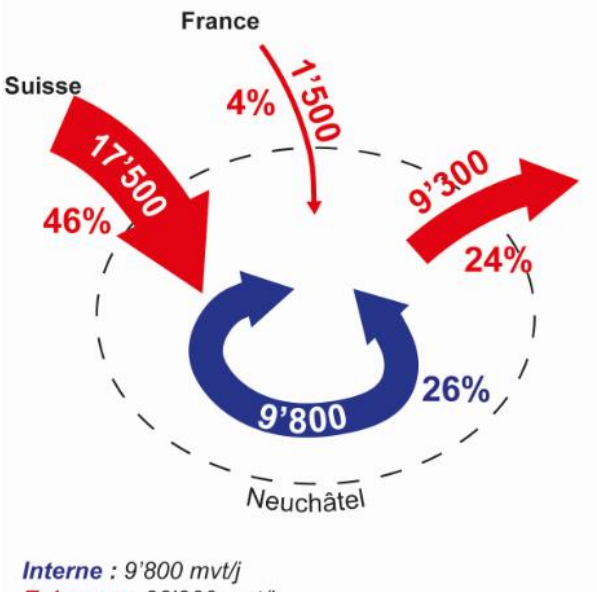


Figure 3 - Prestations du transport de personnes en Suisse (source: OFS – Prestation du transport de personnes (PV-L)

Une analyse des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur de Neuchâtel, réalisée en 2020 (figure 4), donne une vision intéressante des flux pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel, tous modes de transports confondus[7].



Les importants flux pendulaires entrants illustrent le statut de Neuchâtel comme ville-centre, avec un nombre élevé d'emplois.

Figure 4 - - Structure des mouvements pendulaires (Source: HES-SO 2021)

[7] Cette étude des flux pendulaires est basée sur le « relevé structurel » (RS) effectué chaque année par la Confédération auprès de 200'000 habitant-e-s de Suisse âgé-e-s de 15 ans ou plus. Afin d'augmenter la fiabilité des informations (lieu de domicile et de travail ou de formation, mode de transport emprunté, etc.), l'étude s'est basée sur un pooling quinquennal des RS de 2014 à 2018. Bien que l'étude date de 2020, elle est basée sur des données récoltées avant la pandémie du Covid.

La carte présentée à la page suivante (figure 5) montre que les principaux flux se situent entre l'ancienne localité de Neuchâtel et la commune de Val-de-Ruz, suivie de La Chaux-de-Fonds, Milvignes et La Grande-Béroche. Les pendulaires à destination et en provenance de ces quatre communes effectuent leurs trajets principalement en voiture.

Ce constat s'explique en partie par la relativement faible attractivité de l'offre en transports publics en comparaison avec l'efficacité du réseau routier[8], mais aussi sans doute par la grande disponibilité de stationnement très bon marché au centre-ville.

[8] Source : Projet d'agglomération RUN (4ème génération), Annexe 2 – Rapport «État actuel et tendance » du 25 août 2021

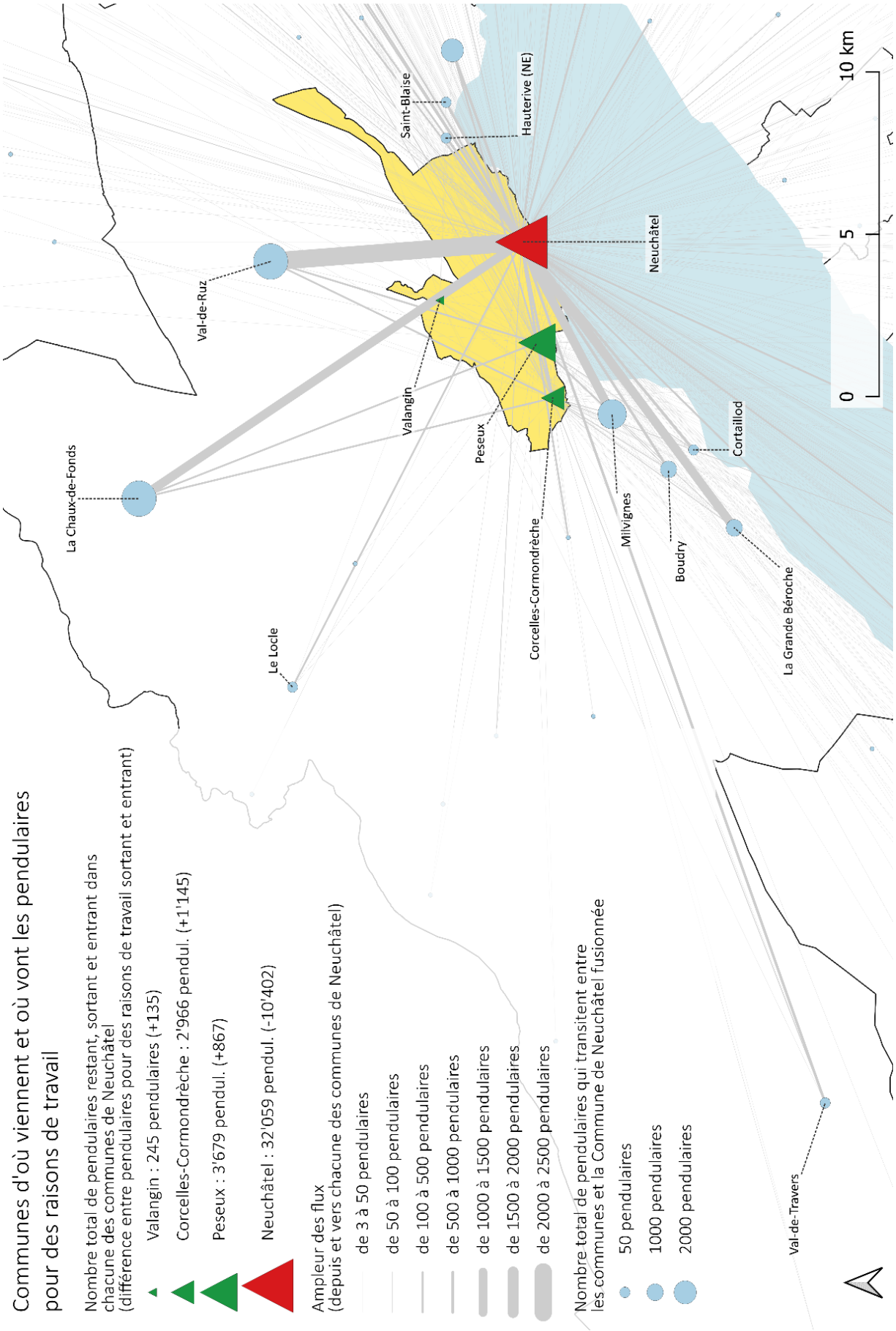


Figure 5 - Déplacement des pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel. (Source: HES-SO, 2021)

3.2.1 Pour la marche

Un des atouts propres à notre Commune est de disposer de centralités multiples sur son territoire. Notre réseau urbain concentre une grande richesse en matière d'opportunités pour la pratique de la marche : zone piétonne du centre-ville, chemins et escaliers permettant de franchir la pente, promenades au bord du lac et en lisière de forêt.

L'accessibilité et la marchabilité font partie des dimensions incontournables des projets d'aménagements de l'espace public et visent toutes les catégories de la population de la nouvelle commune. On peut citer pour exemple les «marches exploratoires» qui ont eu lieu notamment pour le projet du Clos-de-Serrières[9], le dialogue régulier avec les associations de quartiers ou de mobilité et la consultation régulière des associations de personnes concernées à divers titres (personnes handicapées, commerçant-e-s, etc.). Ces dernières sont parfois même parties prenantes des réflexions, comme lors de la réactualisation du caractère piéton du centre-ville depuis l'été 2021. Cette dynamique enclenchée dès la création de notre nouvelle commune traduit la volonté et les ambitions exprimées dans le «Livre blanc» de la fusion.

À relever que le concept des « chemins des élèves » de Corcelles-Cormondrèche, identifiant et sécurisant des parcours piétons pour les élèves entre les quartiers et les collèges inspire les réflexions actuelles, menées avec l'éorén, en lien avec le rôle et l'accessibilité des écoles et des structures d'accueil extrafamilial dans les quartiers.

3.2.2 Pour le vélo

La vente de vélos et de vélos électriques a fortement augmenté dès 2020 comme en témoigne le graphique ci-dessous (Figure 6). Un fort (re)gain d'intérêt pour ce mode de déplacement est observé en Suisse, mais également sur l'ensemble du continent européen. Outre ses qualités propres (économe en consommation d'énergie et d'espace, silencieux, compatible avec les restrictions en cas de pandémie), le vélo est un outil efficace pour les trajets multimodaux, en combinaison avec les TP ou avec les TIM. De très nombreuses villes s'appuient ainsi sur le vélo pour répondre aux défis écologiques, économiques et sociaux contemporains. Par exemple, la Ville de Berne ambitionne de devenir la capitale suisse du vélo en atteignant 20% de déplacements à vélo déjà à l'horizon 2030, contre 10% en 2010.

---

[9] Cf. Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant le réaménagement du Clos-de-Serrières et le projet «Serrières vers une fraicheur de vivre»

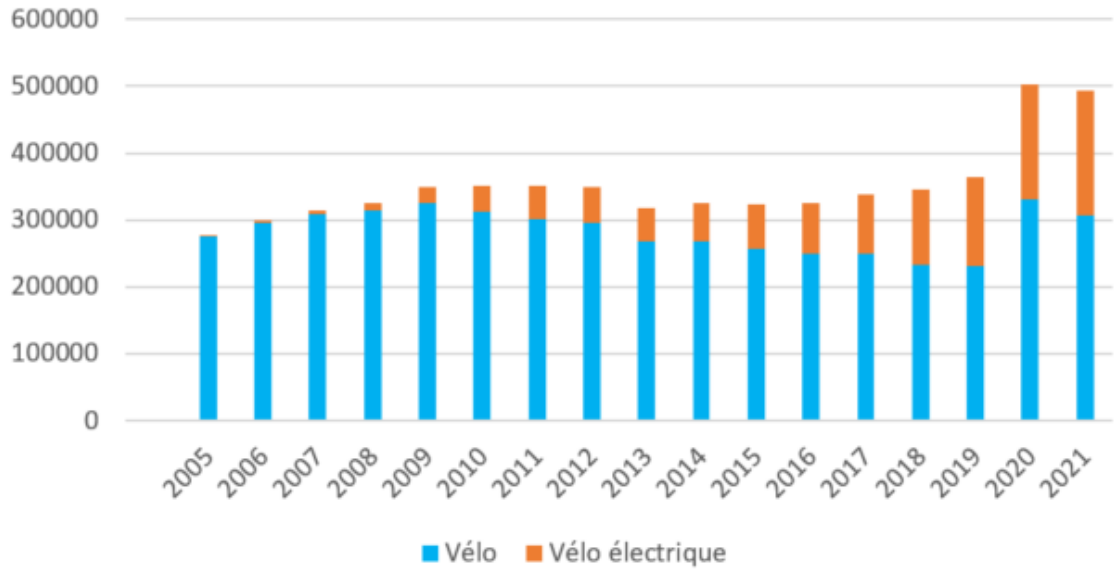


Figure 6 - Nombre de vélos vendus en Suisse entre 2005 et 2021 (Source: OFS)

3.2.3 Pour les transports publics

Les transports publics relèvent de la compétence de la Confédération (pour ce qui concerne le train), représentée par l'Office fédéral des transports (OFT) et du Canton, via le Service cantonal des transports (SCTR). La compétence cantonale est réglée sur la base des dispositions de la Loi sur les transports publics (LTP)[10], qui prévoit notamment l'existence d'un Conseil des transports (art. 13-15), ainsi que des Conférences régionales des transports (CRT), au sein desquels les communes peuvent faire entendre leur voix et émettre des propositions, qui font ensuite l'objet de discussions avec le SCTR. La Commune de Neuchâtel est actuellement représentée aussi bien au sein du Conseil des transports que de la CRT 1 (Littoral centre/Région Neuchâtel Littoral) et, suite à la fusion avec Valangin, de la CRT 5 (région du Val-de-Ruz,). La Commune est également représentée à la Conférence des villes pour la mobilité, dans le cadre de l'Union des Villes suisses.

Les principes illustrés sur les schémas de la stratégie communale de la mobilité et du stationnement, qui sont décrits plus loin, ont déjà été présentés aux communes partenaires et au Canton, et serviront de base pour la poursuite des discussions.

[10] Cf. Loi sur les Transports publics

La fréquentation du réseau de transports publics est étroitement liée à la qualité de desserte et à l'attractivité des arrêts. Le maillage des transports publics sur le territoire de notre commune est particulièrement dense. La qualité de la desserte fait d'ailleurs actuellement l'objet d'une étude mandatée par le Canton. Relevons encore qu'en Suisse, le nombre de personnes possédant un abonnement de TP croît depuis 2005 (figure 7) et notre commune s'inscrit dans cette mouvance.

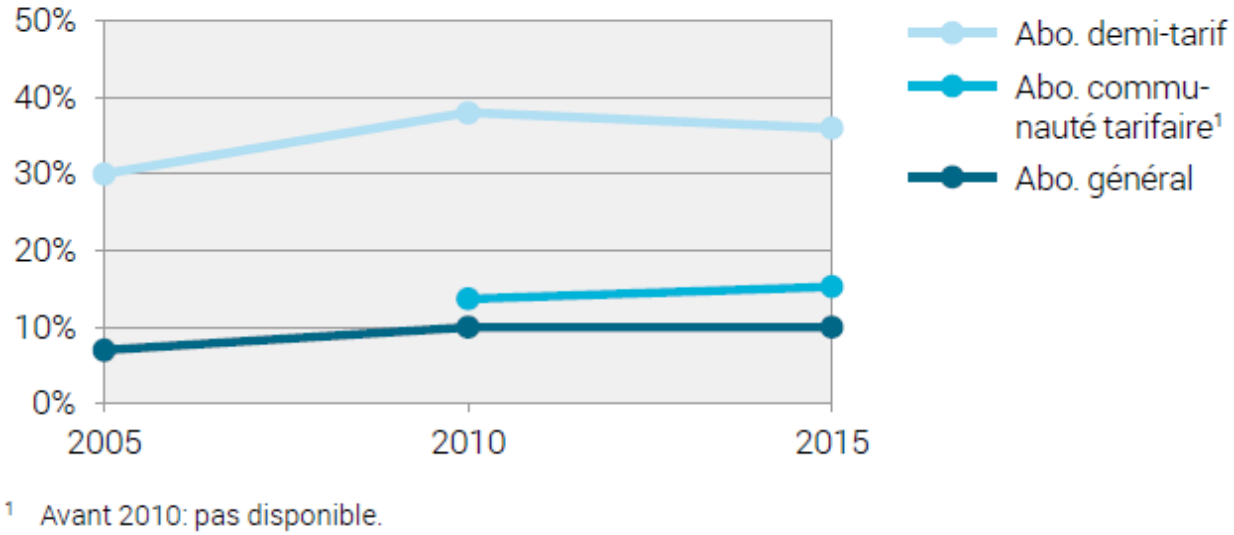


Figure 7 - Part de la population dès 16 ans possédant un abonnement TP (OFS/ARE - Microrecensement 2015 Mobilité et transports[1])

La Commune est compétente pour équiper les arrêts de manière à les rendre accessibles, attractifs et confortables: quais LHand et abribus font partie du confort de base pour l'utilisatrice et l'utilisateur et font partie des infrastructures du domaine public. L'aménagement de certains arrêts stratégiques en petites interfaces multimodales constitue également un moyen d'attirer de nouvelles utilisatrices et nouveaux utilisateurs. Aussi, du stationnement pour les vélos, voire des P+R occasionnels (selon la dénomination de la stratégie cantonale) peuvent être réalisés à certains arrêts lorsque cela est pertinent.

Bien que les Communes n'aient que peu d'influence sur la tarification des transports publics, souvent considérée par les usager-ère-s comme très coûteuse, elles ont toutefois la possibilité de subventionner l'achat d'abonnements ou de cartes journalières auprès de leur population, comme le pratique notre Commune. À noter que cette aide équivaut aussi à un subventionnement indirect du «pot commun» cantonal: en effet, l'augmentation du taux d'abonné-e-s liée à ce subventionnement dans la commune de Neuchâtel contribue à diminuer le déficit de l'ensemble des collectivités publiques, en particulier de celles qui n'offrent aucune subvention.

3.2.4 Pour le transport individuel motorisé

Les transports individuels motorisés (TIM) couvrent aujourd'hui tous les types de déplacement, du plus local au plus long, grâce aux réseaux routiers et autoroutiers perçus comme très efficaces et pratiques. L'attrait de ce mode de transport réside dans le fait qu'il est souvent ressenti comme rapide d'accès depuis chez soi, confortable et sûr pour ses occupant-e-s. Il est perçu comme bon marché une fois l'investissement de l'achat effectué. Plus le nombre de passagères et passagers est élevé, plus l'utilisation d'une voiture parait avantageuse par rapport aux mobilités alternatives. Par ailleurs, la possession d'une auto recèle souvent une dimension symbolique forte pour son ou sa propriétaire : sentiment de liberté, statut socio-économique affiché, autonomie, puissance, etc.

La perception de la voiture personnelle varie beaucoup suivant les points de vue, qui s'expriment souvent de manière peu nuancée, d'un côté comme de l'autre. Elle est influencée par des facteurs tels que le confort, le statut social, les enjeux environnementaux, les problèmes de circulation et les avancées technologiques. Les perceptions varient en fonction des individus, des régions et des contextes, avec des préoccupations croissantes liées à l'environnement et aux problèmes des villes, qui remettent en question la place de la voiture dans nos sociétés, en particulier dans un espace urbain limité et toujours plus convoité. Les innovations technologiques telles que les véhicules électriques, hybrides et autonomes offrent de nouvelles perspectives pour la mobilité personnelle, mais des défis subsistent en matière d'infrastructure et de production d'énergie propre et le type de motorisation ne change rien à l'utilisation de l'espace. La congestion du trafic et les problèmes de stationnement en milieu urbain ont conduit à une dynamique de prise de conscience des usager-ère-s, menant notamment à une diminution progressive des ménages qui possèdent un ou plusieurs véhicules. Les mentalités, tout comme les attentes en matière de solutions de mobilité, évoluent progressivement.

Le graphique en page suivante (figure 8) montre qu'entre 1980 et 2019 le parc automobile a plus que doublé en Suisse, alors que durant la même période la population de notre pays n'augmentait que de 40%.

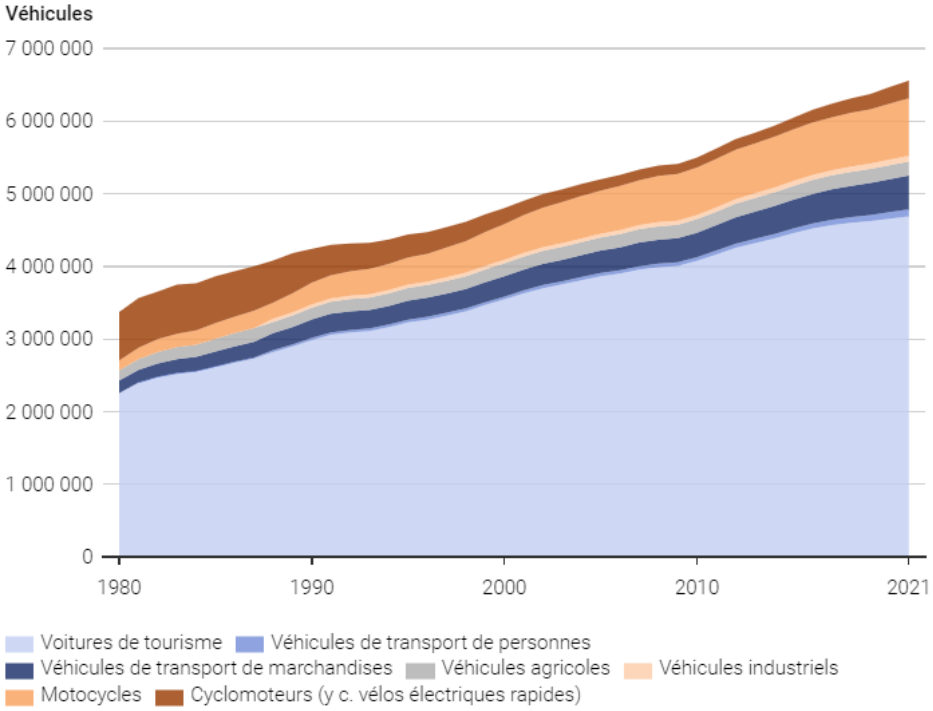


Figure 8 - Parc des véhicules routiers motorisés en Suisse, entre 1980 et 2021 (OFS)

Dans notre commune, le taux de motorisation a atteint un plafond en 2016 et diminue depuis 2019, comme en témoigne le graphique présenté ci-dessous (figure 9).

Ce phénomène est confirmé pour la commune fusionnée de Neuchâtel: le taux de motorisation y a atteint son pic en 2017 avec 487 voitures pour 1'000 habitant-e-s. Depuis, ce taux a chaque année diminué pour atteindre 472 voitures pour 1'000 habitant-e-s en 2022. (Source des chiffres: OFROU Parc des véhicules routiers, SCAN).

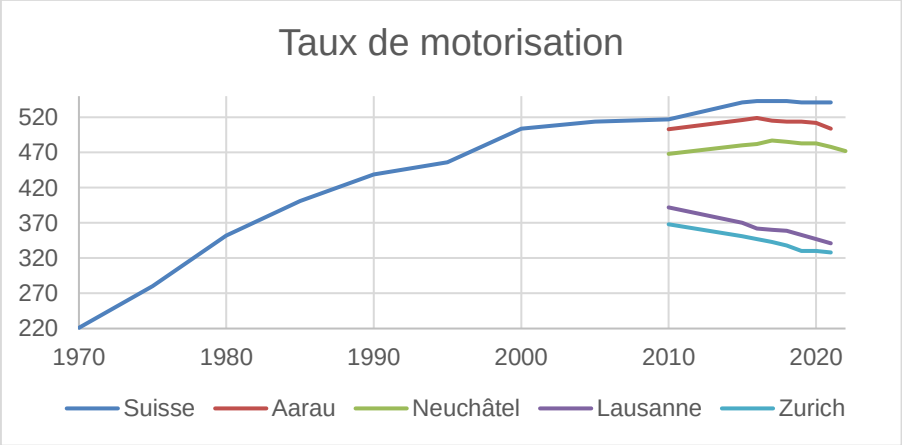


Figure 9 - Comparaison de l'évolution du taux de motorisation (nombre de voitures pour 1'000 habitant-e-s) pour la commune fusionnée, d'autres villes de taille moyenne à grande et la confédération. (OFS, OFROU, 2010-2021)

3.2.5 Pour le stationnement

Comme démontré au chapitre 3.2.4, la place objectivement très importante que prend la voiture dans l'espace public génère des conflits avec les multiples autres attentes de notre société.

La question du stationnement sur le territoire communal est un élément clé. Il diffère selon les secteurs et les temporalités.

Il convient de relever que les résident-e-s et les travailleur-euse-s du territoire communal[11] ont la possibilité d'acquérir à certaines conditions une vignette de stationnement, dans un périmètre géographique défini correspondant à leur domiciliation personnelle ou professionnelle. Elle permet aux propriétaires de véhicules de stationner, sans limites de temps et sans avoir à payer chaque heure ou chaque jour. Cette mesure offre des possibilités de stationnement sur le domaine public à bas prix, en limitant les contraintes liées à la recherche de places de stationnement disponibles. Le régime de zone bleue a pour but de préserver pour les résident-e-s du quartier la disponibilité en stationnement, tout en dissuadant les pendulaires d'occuper ces places.

Si l'intention est louable et le fonctionnement globalement satisfaisant en dehors du centre-ville, on relève que plusieurs quartiers disposent d'une offre en stationnement inférieure au nombre de vignettes vendues, ce qui pose un problème de saturation, entraînant parfois un trafic indésirable lié à la recherche de place. Ce phénomène est très présent dans le secteur du centre-ville, mais il est dans ce cas dû principalement à la recherche de stationnement gratuit par les automobilistes non-résident-e-s, qui entrent en concurrence avec les besoins des habitant-e-s des quartiers concernés. Cette recherche de stationnement génère des nuisances évitables, déjà identifiées comme indésirables lors de la dernière révision des plans de stationnement en 2006.

À l'échelle de notre commune, on distingue quatre catégories:

Les centralités - L'offre en stationnement est multiple et répond à la demande de tous les usages (clients-es, visiteur-euse-s, habitant-e-s et pendulaires). Le stationnement occupe une part importante des espaces extérieurs. À relever que le stationnement en voirie est fortement occupé par les résident-e-s.

Les quartiers résidentiels - Dans les quartiers construits avant les années 70, où l'offre en stationnement sur les biens-fonds privés est

[11] Exception faite de Corcelles-Cormondrèche et de Valangin qui ne disposent pas encore d'une offre de vignettes. La démarche s'inscrira dans la mise en œuvre du Plan directeur de la mobilité.

limitée, des cases en zone bleue ou blanche permettent aux résident-e-s et visiteur-euse-s de stationner leur véhicule.

Les P+R - Les trois P+R gérés par la commune (Nid-du-Crô, Pierre-à-Bot, Serrières) sont judicieusement disposés à l'interface du réseau routier et des transports publics. Ils offrent un total de plus de 600 places, largement sous-utilisées, y compris les samedis. Les usager-ère-s arrivant depuis les gorges du Seyon et le nord-ouest (Val-de-Travers) ne bénéficient pas de P+R en entrée de ville.

Zone bleue et tarification - En termes de tarification, le stationnement est, malgré la récente adaptation du tarif, très bon marché pour les résident-e-s (vignettes à durée illimitée en zone bleue) et pour les pendulaires. En effet, les tarifs de la vignette, qui viennent d'être adaptés à 240.- francs par an, restent parmi les plus bas de Suisse. Quant aux P+R en entrée de ville, la possession d'un abonnement OndeVerte permet d'y stationner gratuitement, ce qui revient à 55.- francs par mois, ou 657.- francs par an, hors éventuelles subventions[12], pour une double prestation (TP et stationnement).

La tarification de certains parkings proches du centre-ville, tel que celui des Jeunes-Rives, attire de nombreux pendulaires (1.-/heure, gratuit entre 12h et 13h30). De fait, un-e pendulaire utilisant ce parking ne paiera que 5.- la demi-journée ou 9.- la journée complète, ce qui correspondrait théoriquement à 200.- par mois ou 2'000.- par an pour un-e pendulaire à plein temps. Cette tarification n'encourage pas les pendulaires, surtout occasionnels, à utiliser les TP et les P+R. Enfin, les zones bleues situées à proximité de certaines entreprises ou de lieux de formation sont peu respectées: de nombreux utilisateurs et utilisatrices «tournent le disque» et stationnent de manière abusive, gratuitement et en diminuant la disponibilité pour les autres automobilistes.

3.3 Réseau de mobilité – constats et observations

À l'échelle régionale, si le réseau dédié aux véhicules motorisés est aujourd'hui particulièrement développé, tous les autres réseaux de

[12] Il convient de mentionner que ce tarif attractif et l'absence de contrôle du lieu de travail de la requérante ou du requérant au moment de la délivrance du badge donnant accès aux P+R induisent des abus. En effet, il n'est pas rare que des pendulaires stationnent dans un P+R grâce à leur abonnement TP puis se rendent à pied à leur lieu de travail situé parfois à proximité immédiate du P+R. Ce phénomène est problématique, car il fait concurrence aux plans de mobilité mis en place par les entreprises privées. Des mesures sont envisagées dans le cadre de la stratégie cantonale P+R.

mobilité (transports publics et réseaux cyclables à l'échelon fédéral et cantonal) présentent encore des faiblesses de liaisons avec Neuchâtel[13].

Ainsi, le potentiel de croissance de 6'000 habitant-e-s et de 5'000 nouveaux emplois pris en compte dans le cadre de l'élaboration du PAL générera une progression linéaire théorique d'environ 14% de la demande en mobilité, tous modes confondus. Grâce à l'ensemble des mesures visant à favoriser directement ou indirectement le report modal, l'augmentation des déplacements sera assurée par la mobilité douce et les transports publics. En effet, les mesures incitant à la mobilité douce ou à l'usage des transports publics, mais aussi les mesures prises par les acteurs économiques (plan de mobilité, télétravail, financement d'abonnements TransN, encouragement au co-voiturage, etc.) contribueront à stabiliser voire diminuer le trafic individuel motorisé. Les nouveaux projets de construction, qui permettront une offre de domiciliation possible à proximité des lieux de travail ou de lignes de TP bien desservies, renforceront également cette tendance.

La carte présentée en page 30 ci-après (figure 10), extraite de l'analyse réalisée par la HES-SO sur mandat de notre Conseil, démontre que les principaux flux de pendulaires internes à la Commune, tous modes de transports confondus, correspondent sensiblement aux axes forts de transports publics. Cela explique probablement la part importante des déplacements en transports publics (44%), loin devant les TIM (29%) et la mobilité douce (26%).

L'efficacité d'un réseau de transport est déterminante dans le choix du mode de déplacement: les pendulaires résidant dans une commune reliée efficacement à Neuchâtel par les transports publics les empruntent volontiers. Ce phénomène se vérifie aussi pour les déplacements à pied: sur le Littoral, le réseau piéton y est globalement de qualité et les distances à parcourir souvent plutôt faibles.

La diminution des nuisances liées au trafic automobile passe donc nécessairement par une réduction significative du trafic de transit local en surface.

À Neuchâtel, l'infrastructure existante s'y prête bien: on peut rediriger le trafic dans les tunnels afin de libérer la voie publique. La démarche permet de renforcer l'attractivité de la Ville pour les activités socio-économiques et la mobilité douce.

---

[13] Un descriptif précis pour chaque mode de transport de l'état et de l'usage du réseau de mobilité à l'échelle régionale et à l'échelle communale est joint en Annexe 2.

Elle permet également d’assurer une meilleure fluidité de la circulation pour tous les modes de transport, notamment pour les transports publics dont le respect des horaires est entravé aux heures de pointe.

Le principal levier pour ce report du trafic est le schéma de circulation basé sur le principe d’accessibilité «par poche», qui permet d’accéder partout avec tous les modes de transport, mais sans permettre le transit du trafic automobile en surface.

La révision de la politique de stationnement constitue un levier important pour influencer les choix de mobilité. En effet, la mise en place d'une gestion différenciée basée sur des objectifs sectoriels tels que le centre-ville, les quartiers résidentiels ou la périphérie permet de proposer des solutions de stationnement adaptées aux différents types d'utilisateur-trice-s (pendulaires dans les P+R, client-e-s du centre-ville dans les parkings souterrains, etc.). Cette approche vise à rééquilibrer les modes de transport en améliorant notamment la fluidité des transports publics et en augmentant la sécurité des modes de déplacement actifs tels que la marche ou le vélo. Il s'agit donc d'un levier clé pour encourager des choix de mobilité plus durables.

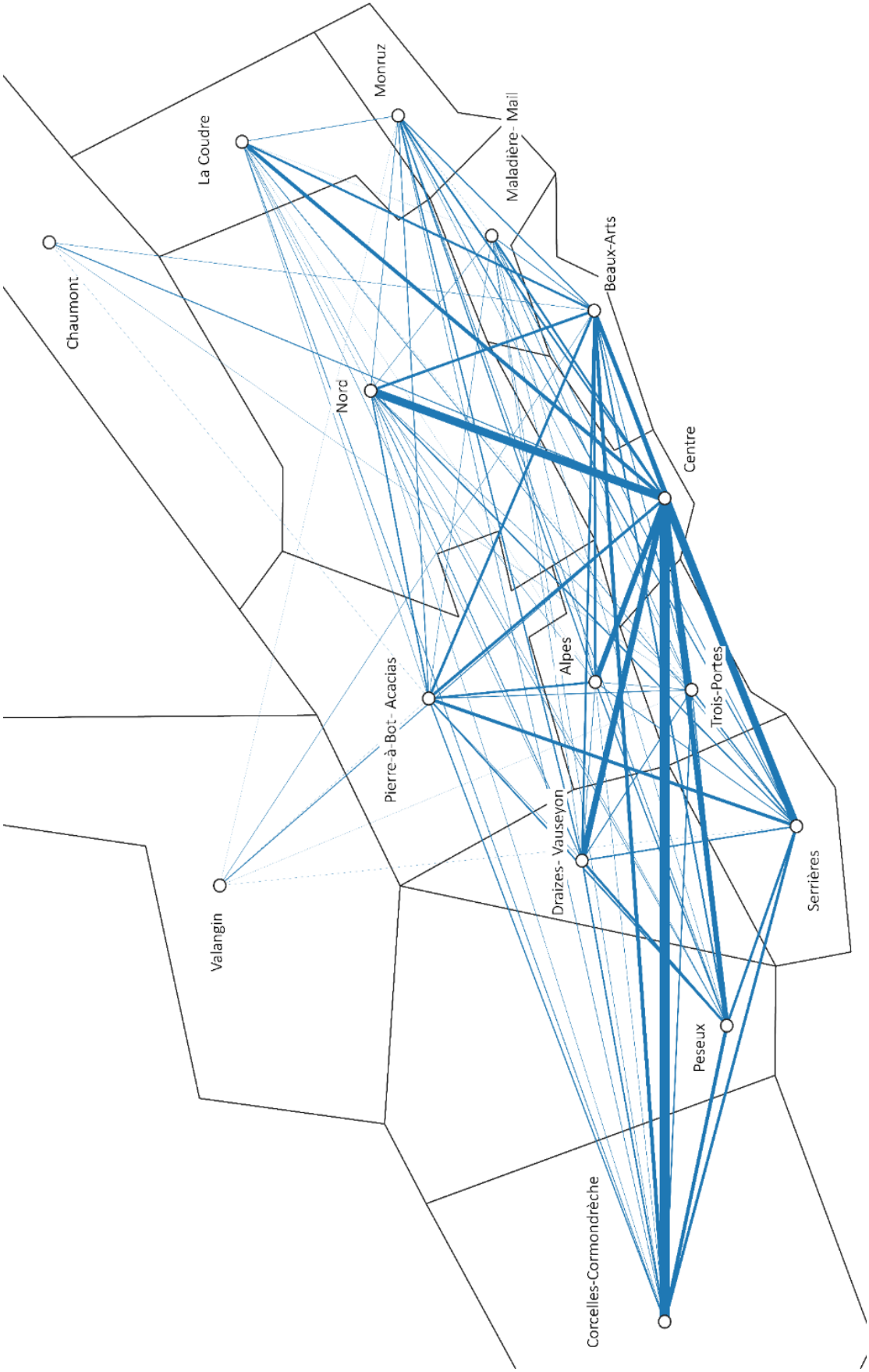


Figure 10 - Déplacement des pendulaires internes à la commune pour des raisons de travail ou formation. Moyenne pondérée 2014-2018, pour la population de plus de 15 ans. Les traits ne représentent pas les parcours, mais les déplacements par quartier (liaison origines-destinations). Plus le trait est épais, plus les flux pendulaires sont élevés. (Source: HES-SO, 2021)

3.4 Évolution des infrastructures

Les changements infrastructurels d'importance dans le domaine de la mobilité sont d'ores et déjà planifiés et seront développés dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur de la mobilité et de la politique de stationnement en ville définie au chapitre 5. Ils sont listés dans l'échelle temporelle en Annexe 4 et résumés brièvement ici:

- Horizon 2025: mise en service de trolleybus déperchables[14], qui permettront de compléter la ligne 101 par une seconde ligne diamétrale issue de la fusion des lignes 102 et 107. Celle-ci effectuera le trajet Serrières – Place Pury – Gare CFF – Marin sans transbordement à la place Pury, ce qui contribuera à l'attractivité de ces lignes en termes de confort et de continuité (plus de risque de manquer une correspondance de bus).
- Horizon 2026: offre du réseau de trains express régionaux (RER) renforcée, notamment avec l'augmentation de la fréquence de desserte de l'Ouest du littoral (Grande Béroche).
- Horizon 2030: réorganisation du nœud de la place Pury qui pourrait être déplacé entièrement ou partiellement à la place Numa-Droz conformément aux principes énoncés dans le projet d'agglomération – 4e génération (PA4).
- Horizon 2035: le Canton et la Confédération travaillent sur la mise en service de la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, qui offrira une cadence au quart d'heure avec un temps de parcours divisé par deux. Dans ce cadre, il est prévu que la jonction de Bôle à Neuchâtel offrira une liaison directe entre les Deurres, Corcelles-Peseux et le Val-de-Travers. Du côté des pendulaires du Val-de-Ruz, la desserte de Cernier captera une part significative du trafic pendulaire régional en direction de Neuchâtel.
- Horizon 2045: prolongement du Littorail jusqu'au secteur du site de l'hôpital de Pourtalès (étude cantonale en cours de finalisation : notre commune se réserve la possibilité de questionner la nature des offres en transports publics et le parcours envisagé).

Dès 2025, les modalités de stationnement dans le secteur du centre-ville seront quant à elles influencées par la fermeture du parking des Jeunes-Rives et de celui de Panespo, suite à la décision du Conseil général de l'ancienne commune de Neuchâtel et au développement de l'Université sous la direction du Canton. Les mesures d'accompagnement liées à la fermeture des deux parkings sont décrites au chapitre 5. Elles seront formalisées dans le cadre du Plan directeur à venir.

[14] Réf. Selon décision confirmée par TransN le 11.05.2023

Selon les informations reçues du Canton concernant le concours UniHub, et conformément au cahier des charges établi, le projet « UNIVERS » prévoit 40 nouvelles places de stationnement, qui s'ajoutent aux 80 places déjà présentes sous le bâtiment de la Faculté des Lettres de l'UniNE, soit un total de 120 places. Cette valeur correspond au bas de la fourchette définie dans l'étude de mobilité en amont du concours.

Compte tenu du faible nombre d'étudiant-e-s se déplaçant en voiture, le projet prévoit 450 places pour les vélos et 50 pour les deux-roues motorisés. Avec l'objectif de proposer une alternative au stationnement automobile et afin de promouvoir et d'optimiser le partage des emplacements avec les installations sportives et le centre commercial, le cahier des charges du concours a visé, de manière volontariste, le haut de la fourchette pour le stationnement des deux-roues.

3.5 Mobilité, emploi et tourisme

La mobilité urbaine à Neuchâtel fait face à de nouveaux défis avec l'augmentation prévue de la population et des opportunités d'emploi dans les prochaines années. En effet, la ville s'attend à accueillir environ 6'000 nouveaux résidents et à créer 5'000 nouveaux emplois (cf. chapitre 2.3.1). Ces chiffres indiquent une augmentation significative du nombre de personnes se déplaçant dans la ville, qu'il s'agisse de résident-e-s se rendant au travail ou de nouvelles et nouveaux employé-e-s rejoignant la ville. Pour gérer ces flux importants, la commune de Neuchâtel prévoit de collaborer avec les entreprises génératrices d'importants flux pendulaires.

Dans ce contexte, rappelons que depuis 2008, l'ancienne commune de Neuchâtel a mis en place plusieurs initiatives pour promouvoir la mobilité durable et aborder les problématiques environnementales avec les entreprises de la région. Les collaborations établies ont notamment permis la mise sur pied des actions suivantes :

- la création du Groupe de Liaison Puits-Godet – Pierre-à-Bot (GLPP) qui réunit les délégué-e-s des entreprises du site pour traiter des questions de l'accessibilité et du stationnement.
- la réalisation d'un projet "covoiturage-Neuchâtel" dont l'objectif était d'encourager le covoiturage entre employé-e-s des grandes entreprises. À relever que malgré les efforts déployés, ce projet est resté marginal.
- la création de la plateforme « mobilité interentreprises » qui rassemble les grandes entreprises de l'ancienne commune de Neuchâtel pour échanger quant aux défis et aux solutions possibles en matière de mobilité

- la réalisation d’une brochure "Mobilité professionnelle", destinée aux PME, pour les accompagner dans la recherche de solutions de mobilité adaptées à leurs besoins,
- le déploiement de mesures permettant d’améliorer l'accessibilité du site de Puits-Godet – Pierre-à-Bot
- l’organisation de rencontres régulières avec les entreprises et le service de la sécurité, qui ont notamment permis d’échanger sur des problèmes spécifiques tels que le stationnement et les vignettes pour pendulaires dynamiques.

Ces initiatives en matière de mobilité durable et d'environnement constituent un solide socle sur lequel s'appuyer pour accompagner la croissance prévue dans le Plan d'Aménagement Local (PAL). En capitalisant sur ces actions existantes, nous viserons à mettre en place des solutions adaptées à ces nouveaux défis, que ce soit en soutenant les plans de mobilité existants des entreprises ou en élaborant de nouvelles stratégies.

Dans un autre registre, les flux touristiques, qui peuvent augmenter considérablement selon les saisons et lors de grands événements, sont également un élément important qui est pris en compte dans la présente stratégie de mobilité et de stationnement.

Pour les grands événements, des mesures spécifiques sont mises en place en collaboration avec les organisateurs pour gérer efficacement l'afflux de visiteurs (voir chapitre 5.4.3).

Ainsi, la croissance attendue en termes de population et d’emplois tout en limitant l’étalement urbain est l’occasion de poursuivre une densité qualitative de notre territoire en offrant des espaces publics attractifs favorables à la mobilité douce et aux transports en commun. Cette dynamique va dans le sens d’une commune polycentrique et du concept de « Ville des dix minutes », posant un cadre favorable à une mobilité urbaine efficace et durable pour ses habitant-e-s, travailleurs et travailleuses et visiteurs et visiteuses.

4. Stratégie communale de la mobilité

Dans ce chapitre, les « visions » pour chaque type de mobilité sont formulées de manière générale. Elles décrivent une situation idéale visée, en tenant compte des tendances de fond identifiées au chapitre 3.2, ainsi que des « événements structurants » programmés, décrits au chapitre 3.5.

Dans un deuxième temps, le Plan directeur de la mobilité détaillera une série de mesures en réponse aux enjeux d’accessibilité, de santé et

qualité de vie, d'énergie et gaz à effet de serre et de sécurité. Il établira les indicateurs permettant d'évaluer le taux d'atteinte des objectifs fixés.

La notion d'accessibilité doit s'entendre aussi en relation avec les besoins spécifiques de certaines catégories de la population, telles que les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicap, qui doivent pouvoir bénéficier d'aménagements particuliers pour que leur autonomie et leur sécurité dans les déplacements puissent être assurées.

4.1 Réseau piéton

Grâce à l'organisation polycentrique de la commune, propice aux trajets courts, les centralités locales existantes, qui se définissent par la présence d'écoles, de commerces ou encore de services publics et parapublics sont accessibles dans un rayon de 800 m. L'accès aux zones de détente en forêt ou sur les rives est très proche et aisé sur l'ensemble du territoire communal. Cette configuration exceptionnelle permet à notre commune de viser et le plus souvent d'offrir déjà aujourd'hui les bénéfices d'une « Ville des 10 minutes », plutôt qu'au « quart d'heure », objectif poursuivi par nombre d'autres espaces urbains.

VISION	
La marche pour les trajets courts, permettant de relier le cœur des centralités en 10 minutes (soit environ 800 m à plat), dans des espaces publics attractifs, est devenue une pratique courante et appréciée des habitant-e-s et visiteur-euse-s de notre commune.	
OBJECTIFS	**ORIENTATIONS DES MESURES**
Rendre les déplacements «utilitaires» attractifs et efficaces pour toutes les générations	• Concevoir les itinéraires piétons comme des espaces publics attractifs, végétalisés et ombragés, adaptés à l'évolution climatique • Compléter le réseau piéton là où nécessaire, de manière à offrir un maillage dense • Assurer des itinéraires directs à destination des centralités et des arrêts de transports publics (TP) • Améliorer la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)
Promouvoir la marche comme moyen de déplacement privilégié	• Soutenir les actions de promotion de la marche auprès des différents types d'usagers-ères (écoliers-ères, seniors, etc.) et viser également les personnes actives
Améliorer le niveau de sécurité du réseau piéton	• Poursuivre la mise aux normes des cheminements et en particulier des traversées, notamment sur les chemins des écolières et écoliers

	• Mettre en place des marches exploratoires avec les personnes vulnérables en particulier dans le cadre des projets de réaménagement
Faciliter les franchissements des pentes, notamment pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap	• Ouvrir et aménager les cheminements situés dans les axes Nord-Sud • Prévoir davantage de connexions multimodales en verticalité pour atteindre les centralités (funiculaires, ascenseurs, etc.)

Le réseau piéton actuel, globalement dense et de qualité (cf. annexe 2, chapitre 2.2.1), sera développé dans les secteurs insuffisamment dotés ou complexes, tels que certaines jonctions autoroutières, le long de voies ferrées ou encore dans certains quartiers développés «en poche». Par exemple, les quartiers situés sur les hauteurs de Corcelles et de Peseux présentent actuellement un manque de liaisons piétonnes Nord-Sud: elles devront être renforcées en tenant compte de la limite de densification possible. Une attention particulière sera portée sur les itinéraires de rabattement, non seulement vers les centralités de quartier, mais aussi vers les arrêts de transports publics, afin d'en favoriser l'utilisation.

Par ailleurs, la qualité de l'espace public contribue sensiblement à l'attractivité de la marche à pied. Un itinéraire sûr, ponctué de séquences paysagères et urbanistiques intéressantes, sera volontiers effectué à pied. Ainsi, une attention particulière devra être portée sur les axes à fort trafic, afin d'y offrir des cheminements accueillants et des traversées facilitées.

Figure 11 - Exemples d'un espace routier «hostile» (rue des Draizes) et d'un espace réaménagé généreux et accueillant (rue de la Maladière / Bas-du-Mail)

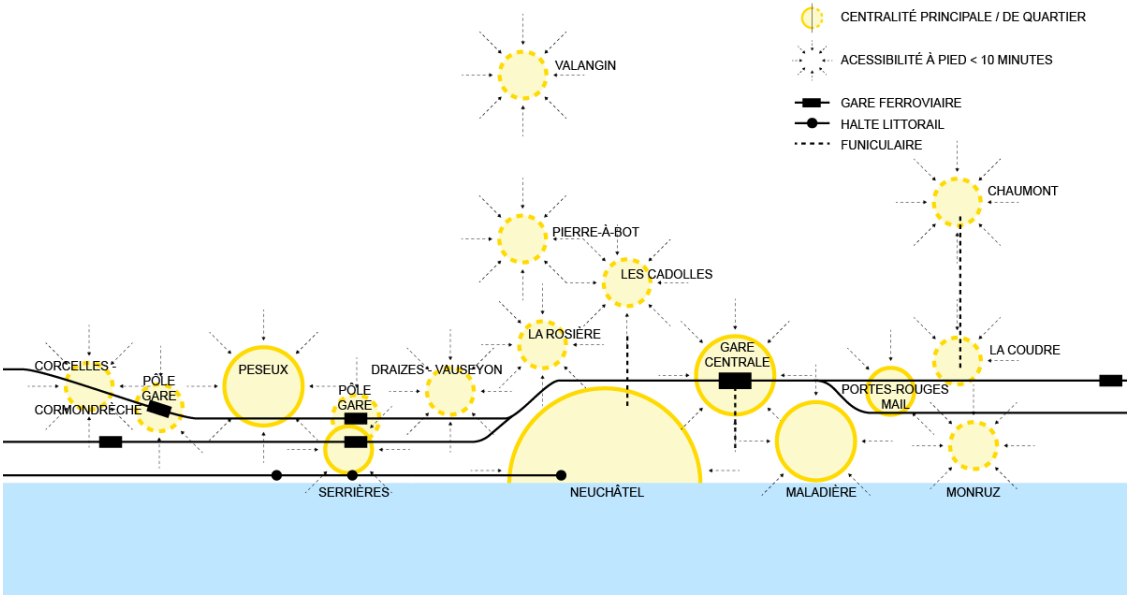


Figure 12 - Centralités existantes ou à renforcer sur le territoire communal

4.2 Réseau cyclable

Le réseau cyclable représente un levier clé en matière de mobilité douce sur le territoire communal. Dans un rayon d'environ 5 km en zone urbaine, parcouru à plat en 15 minutes environ, le vélo constitue un moyen de déplacement efficace.

Ce rayon couvre la quasi-totalité du territoire communal autour du centre-ville, où se trouve un nombre important d'écoles de différents degrés, de commerces, d'emplois et de services.

La topographie de la commune impose cependant des dénivelés plus ou moins importants selon les trajets. Les vélos avec une assistance électrique permettent généralement de pallier cette difficulté.

Le vélo offre un fort potentiel de report modal pour les trajets effectués à l'intérieur de la commune fusionnée. Il représente également une option efficace pour le rabattement sur le réseau de transports publics, en particulier en combinaison avec les transports publics régionaux et les trains grandes lignes. Le réseau de vélos en libre-service déjà en place offre par ailleurs un potentiel de développement pour les années futures, en particulier sur l'axe reliant Peseux et Vauseyon à La Coudre via la Gare CFF.

Pour être attractif et pour atteindre un report modal conséquent vers le vélo et les TP, le réseau cyclable doit offrir un maillage dense, des itinéraires directs et un niveau de sécurité élevé.

À terme, l'ensemble du réseau devrait être adapté pour des cyclistes de tous âges et constituer un maillage continu. Un soin particulier sera porté au franchissement des carrefours et à l'aménagement des axes avec un trafic dense. Il est utile de rappeler que des aménagements cyclables de qualité profiteront à une utilisation plus large que les seul-e-s cyclistes, puisque les personnes en trottinette électrique ou en fauteuil roulant motorisé, par exemple, en bénéficieront également.

L'offre en stationnement pour les vélos et d'autres engins assimilés à des véhicules deux-roues légers, incluant dans certaines situations des points de recharge pour les vélos électriques (à l'instar des bornes de recharge pour les voitures), doit impérativement être suffisante pour encourager ce type de mobilité et favoriser la multimodalité. Sachant que l'espace occupé par une seule voiture stationnée correspond à celui de 10 vélos ou de 4 à 5 vélos-cargo (par exemple), une meilleure répartition des surfaces de stationnement doit pouvoir être satisfaite dans l'espace public et répondre à l'évolution progressive de la demande.

En complément aux équipements imposés sur les parcelles privées, du stationnement doit être aménagé sur le domaine public dans les cas suivants:

- interfaces avec les transports publics (combinaison avec le train ou le bus);
- parkings relais en entrée de localité (combinaison avec la voiture);
- quartiers résidentiels existants ne disposant pas de stationnement vélo sur les parcelles privées;
- centralités.

VISION	
La «culture du vélo» et l'utilisation du réseau cyclable pour les déplacements quotidiens dans notre commune sont devenues monnaie courante.	
OBJECTIFS	**ORIENTATIONS DES MESURES**
Améliorer le niveau d'efficacité du réseau cyclable (tâches cantonales hors limites communales)	• Aménager des itinéraires attractifs pour toutes les générations • Réaliser une voie verte vers le Val-de-Ruz complétée d'un réseau utilitaire plus fin • Planifier une voie verte d'agglomération vers le littoral Est et Ouest • Mettre en œuvre le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable sur le territoire communal
Promouvoir le vélo comme moyen de transport utilitaire et augmenter	• Réaliser davantage de stationnements sécurisés pour les vélos aux interfaces multimodales

significativement la part modale des déplacements à vélo	incluant la possibilité de recharge pour les e-vélos • Promouvoir les vélos-cargo par une aide à l'achat et par des infrastructures adaptées • Soutenir les actions de promotion du vélo auprès des différents types d'usagères et usagers (pendulaires, étudiant-e-s, écolier-ère-s, seniors…) • Mettre en place des infrastructures favorisant la pratique du vélo par les écolier-ère-s (itinéraires sécurisés et offres en stationnement) • Promouvoir les 2-roues permettant de garantir des livraisons pour les derniers kilomètres
Réduire le stationnement sauvage	• Augmenter l'offre en stationnement sécurisé en fonction de la demande • Équiper le DP des quartiers dépourvus de possibilités de stationnement sur parcelles privées
Améliorer le niveau de sécurité du réseau cyclable	• Améliorer l'insertion des vélos dans les carrefours • Privilégier les pistes cyclables en site propre sur les routes avec des charges de trafic élevées • Limiter le stationnement des automobiles en bordure des aménagements cyclables

Figure 13 - Exemples de stationnement vélo dans un quartier résidentiel (rue de Vieux-Châtel) et au centre-ville (vélostation au Faubourg du Lac)

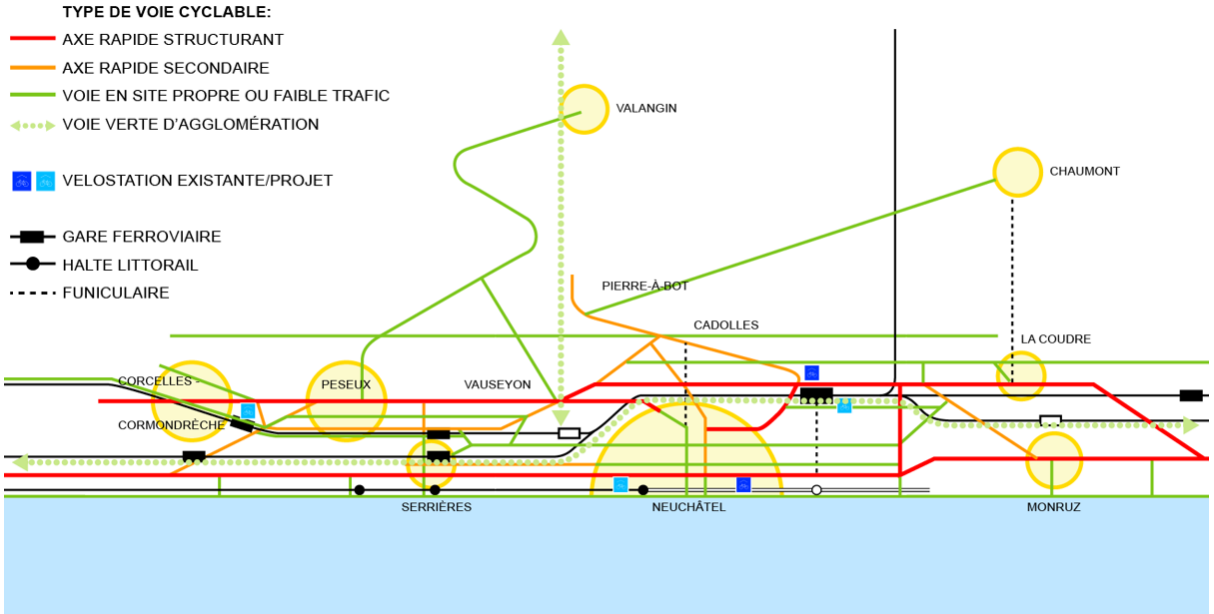


Figure 14 - Réseau cyclable complétant les axes cantonaux prévus par le Plan Directeur Cantonal de la Mobilité Cyclable (PDCMC)

4.3 Transports publics

Les transports publics couvrent tous les types de déplacement, du plus local avec les bus urbains, au plus long avec les transports régionaux et les trains grandes lignes. Ils permettent de déplacer rapidement un grand nombre de personnes dans un espace restreint, sont efficaces en termes énergétiques et peu exposés aux aléas météorologiques.

Certains transports publics sont déjà adaptés aux utilisatrices et utilisateurs de tous les âges ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite.

Ils constituent en outre eux aussi un mode de déplacement à privilégier en termes de réponse aux enjeux énergétiques et d'émission de gaz à effet de serre.

VISION	
Les habitant-e-s et visiteur-euse-s de la commune considèrent les transports publics comme un moyen de transport efficace et attrayant et privilégient leur utilisation.	
OBJECTIFS	**ORIENTATION DES MESURES**
Renforcer la part modale des transports publics et accompagner l'arrivée de la ligne directe	• Redimensionner l'interface multimodale de la gare en tenant compte de l'augmentation des flux de voyageur-euse-s • Mettre en place un réseau de transports publics et de mobilité douce convergeant à la gare efficace, sûr et confortable

	• Renforcer les liaisons nord-sud de manière à améliorer les liens entre les quartiers ainsi que le rabattement vers les pôles de gare
Améliorer l'efficacité des bus aux heures de pointe	• Prioriser les bus par la signalisation lumineuse ou d'autres moyens • Aménager des arrêts permettant de réguler la circulation
Améliorer l'offre vers les franges moyennement desservies en coordination avec le développement urbain (tâche cantonale)	• Réorganiser le réseau de bus de manière à assurer une qualité de desserte adaptée à la densité d'habitant-e-s et/ou d'emplois • Renforcer les cadences sur certaines lignes afin d'encourager le report modal, notamment au niveau des liaisons avec Val-de-Ruz.
Faciliter la multimodalité entre TP et autres modes de transport (tâche en partie cantonale)	• Renforcer le rôle de certains nœuds stratégiques de TP comme interfaces multimodales, par une offre en véhicules partagés, vélos en libre-service, stationnement vélo sécurisé, P+R, etc.
Développer l'attractivité des arrêts de bus	• Adapter les arrêts à la LHand • Poursuivre l'aménagement des abribus avec du mobilier urbain voire du stationnement vélo, selon les cas

Au vu du potentiel important de report modal identifié au chapitre 2.2 entre le Val-de-Ruz et Neuchâtel, un accent particulier doit être mis sur le développement des TP, en termes de fréquence et d'amélioration de la desserte, vers cette région, ainsi que vers les franges les moins bien loties de notre territoire communal. Les usagères et usagers seront incité-e-s à les privilégier par rapport aux véhicules individuels, en adéquation avec la perspective d'une tarification adaptée du stationnement, en cohérence avec les coûts d'usage du domaine public.

Il demeure toutefois indéniable que pour certains trajets vers ou à partir de localités périurbaines ou rurales, les temps de parcours ne sont pas concurrentiels avec la voiture: l'offre est faible la nuit et limitée, même aux heures de pointe (quand elle existe).

Le concept illustré en page suivante pour la structure du futur réseau TP (figure 15) s'appuie sur l'organisation existante, à savoir des gares ferroviaires et deux axes de bus structurants autour desquels se développe le réseau de bus urbain et régional. Les évolutions proposées par rapport à l'existant visent à renforcer les liaisons Nord-Sud et à mieux desservir le haut de Corcelles.

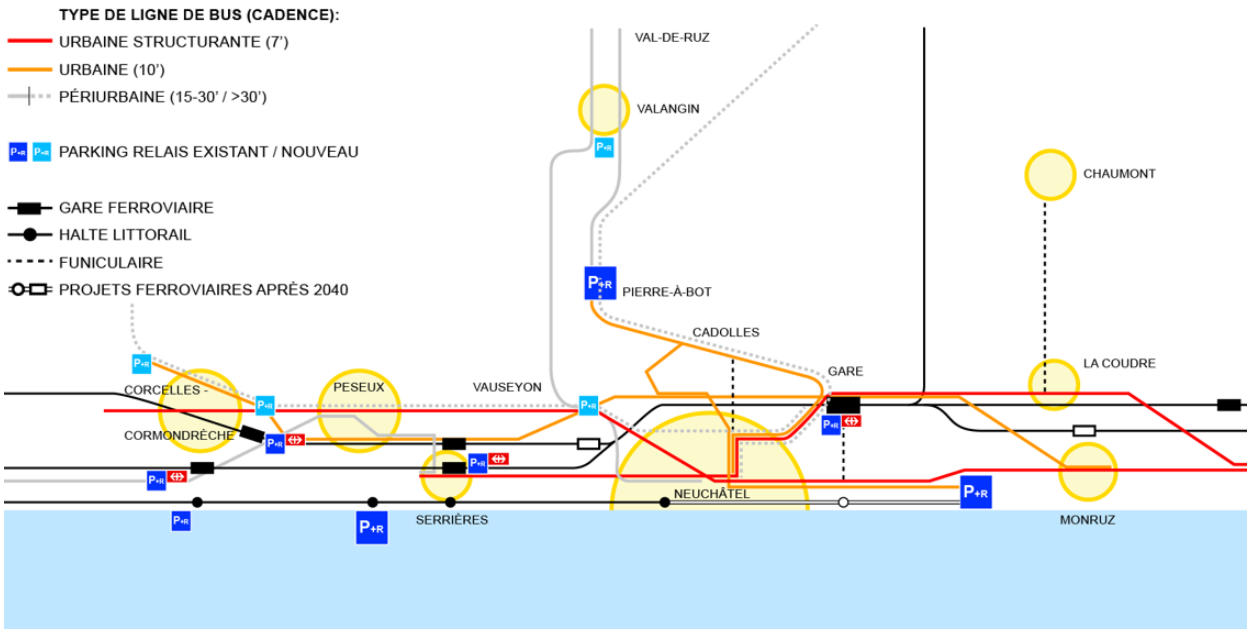


Figure 15 - Réseau de transports publics s'appuyant sur les gares ferroviaires et sur 2 lignes de trolleybus structurantes

Bien que notre Commune ne soit que partenaire dans le développement de l'offre des transports publics (modification des cadences ou du tracé par exemple), dépendant de structures supérieures dans lesquelles son pouvoir décisionnel est très limité, elle peut avoir une influence sur les conditions d'usage de ce mode de déplacement. Par ailleurs, elle est compétente pour la mise en conformité à la LHand des arrêts de bus et pour l'équipement de ceux-ci (abribus, mobilier urbain, etc.).

Elle dispose donc d'opportunités lui permettant à la fois d'améliorer l'attractivité des nœuds de transports publics en développant des espaces publics qui remplissent leur fonction d'interfaces multimodales (combinaison de l'offre TP, véhicules partagés, vélos en libre-service, etc.), tout en offrant des espaces publics de qualité et animés, propices à la vie sociale.

4.4 Transports individuels motorisés (TIM)

4.4.1 Organisation du réseau

Le transport individuel motorisé en zone urbaine, aujourd'hui très présent, est appelé à diminuer dans les années à venir au profit de modes de transport plus efficients en termes d'utilisation de l'espace et de consommation d'énergie tout en causant moins de nuisances. Un élément essentiel de cette transition sera la diminution notable du trafic de transit local en surface.

Dans ce contexte, Neuchâtel a la chance de déjà disposer d'une infrastructure bien adaptée qui permet d'orienter le trafic vers les tunnels, libérant ainsi de l'espace sur les voies publiques. En s'appuyant sur ces infrastructures existantes, la présente stratégie permettra d'évoluer vers une mobilité plus durable tout en améliorant la fluidité de la circulation en surface pour tous les types de transports, en particulier les transports publics, dont la ponctualité peut être affectée aux heures de pointe.

VISION	
L'emprise du trafic et du stationnement en surface est fortement réduite, en particulier dans les centralités.	
OBJECTIFS	**ORIENTATIONS DES MESURES**
Capter le trafic de transit et le rediriger sur l'autoroute	• Modérer les vitesses là où le transit n'est pas souhaité • Modifier le schéma de circulation et réduire la vitesse en surface de manière à encourager l'usage du réseau autoroutier • Tester le nouveau schéma de circulation de manière ciblée ou saisonnière
Optimiser les flux pendulaires et logistiques	• Exiger un plan de mobilité des entreprises d'une certaine taille • Mettre en place un service de livraison avec des véhicules compacts pour les derniers kilomètres
Garantir des accès en transport individuel motorisé aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap	• Dédier des places de stationnement adaptées en voirie prioritairement aux personnes en situation de handicap et aménager des cheminements sans obstacle
Promouvoir une mobilité individuelle plus durable	• Encourager le partage de véhicules (de type Mobility) en facilitant l'implantation de places dédiées notamment sur le DP • Équiper le stationnement sur le DP par des bornes de recharge électriques selon certains critères • Accompagner l'essor des petits véhicules électriques (microvoitures, scooters, etc.)

Le trafic pendulaire sera redirigé vers les autres modes, à l'extérieur de la zone urbaine, notamment dans le cadre du réseau de parkings d'échanges. Le stationnement sur l'espace public doit être réservé prioritairement aux résident-e-s et aux usages particuliers (livraisons, services, personnes à mobilité réduite, dépose-minute, etc.). Pour les autres utilisations, le stationnement en ouvrage sera la solution à privilégier.

En zone urbaine, la mobilité partagée peut représenter une alternative crédible à la mobilité individuelle, par la mise à disposition d'une quantité suffisante de véhicules de type « Mobility ». L'électrification du parc automobile en cours est positive à bien des aspects, mais elle ne résout en aucun cas la question de l'utilisation de l'espace public. Elle pose en revanche la question de l'équipement en bornes de recharge, ainsi que de la production d'électricité renouvelable (voir chapitre 4.4.3).

Le schéma de circulation va évoluer progressivement de manière à favoriser le report des flux sur les axes structurants et en particulier sur l'autoroute. La limitation des vitesses à 30 km/h sur le territoire urbanisé, présentée dans le cadre du rapport 23-006 en mars 2023, contribuera à reporter une partie du transit sur le réseau autoroutier (voir chapitres 4.4.2 et 7.2).

Dans une seconde étape, des mesures plus contraignantes de redirection du transit seront nécessaires, en particulier aux heures de pointe pour réduire la congestion générée par les TIM, de manière à améliorer la ponctualité des TP et à favoriser la MD. Une modification du schéma de circulation, basée sur une gestion dynamique de la signalisation lumineuse, permettra de prioriser les TP et une gestion cohérente du stationnement, notamment liée à la diminution annoncée de l'offre en stationnement en surface, évitera l'afflux de voitures pendulaires au centre-ville.

Les tunnels réalisés dans les années 1990 à 2000 offrent des opportunités significatives au profit de notre commune, tel qu'illustré dans le schéma de circulation de la ville de l'ancienne commune de Neuchâtel ci-après (figure 16) :

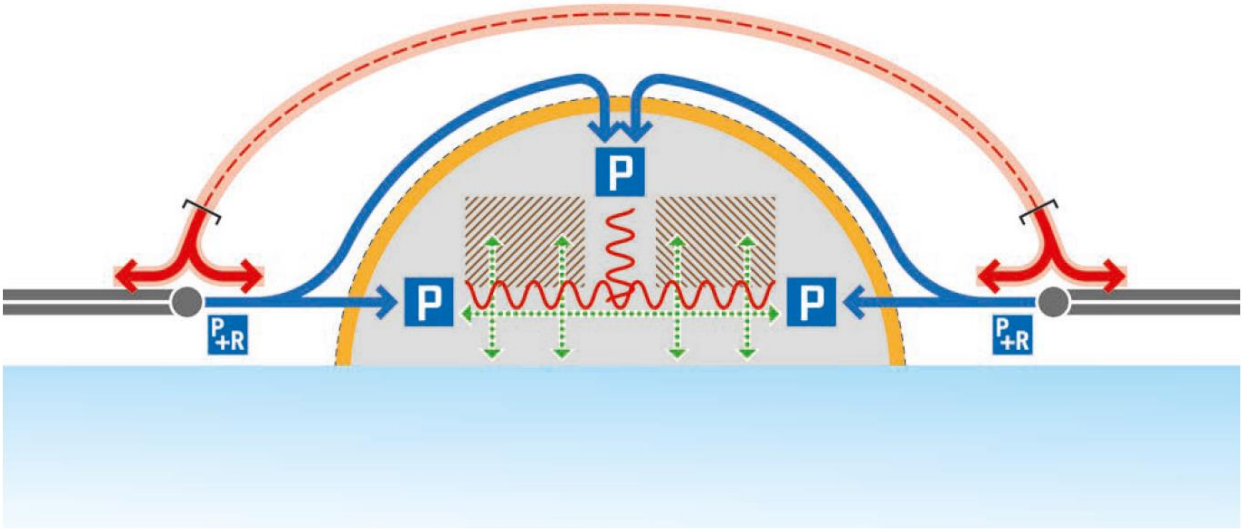


Figure 16 - Principe du schéma de circulation présenté au Conseil communal en 2014. (Source : Étude circulation pour Neuchâtel – Centre-ville, Christe&Gygax et Stadt Raum Verkehr, 2014)

Sur cette illustration (figure 16), on peut constater la volonté de privilégier l'utilisation des tunnels pour contourner la ville, de favoriser les accès directs aux parkings en ouvrage et de modérer la circulation pour le trafic individuel en surface. Ce concept reste pertinent aujourd'hui et sert de référence pour le principe du schéma de circulation proposé à l'échelle de la commune fusionnée (figure 17 ci-après). En termes d'occupation de l'espace urbain, le trafic de transit est redirigé sur les axes prévus à cet effet, tandis que le stationnement est concentré dans quelques emplacements clairement identifiés afin d'éviter le trafic parasite de recherche de stationnement (figure 18, page suivante). L'accessibilité au stationnement dans les quartiers est assurée pour de la courte durée (clientèle, services, entreprises, etc.), ainsi que pour les résident-e-s[15].

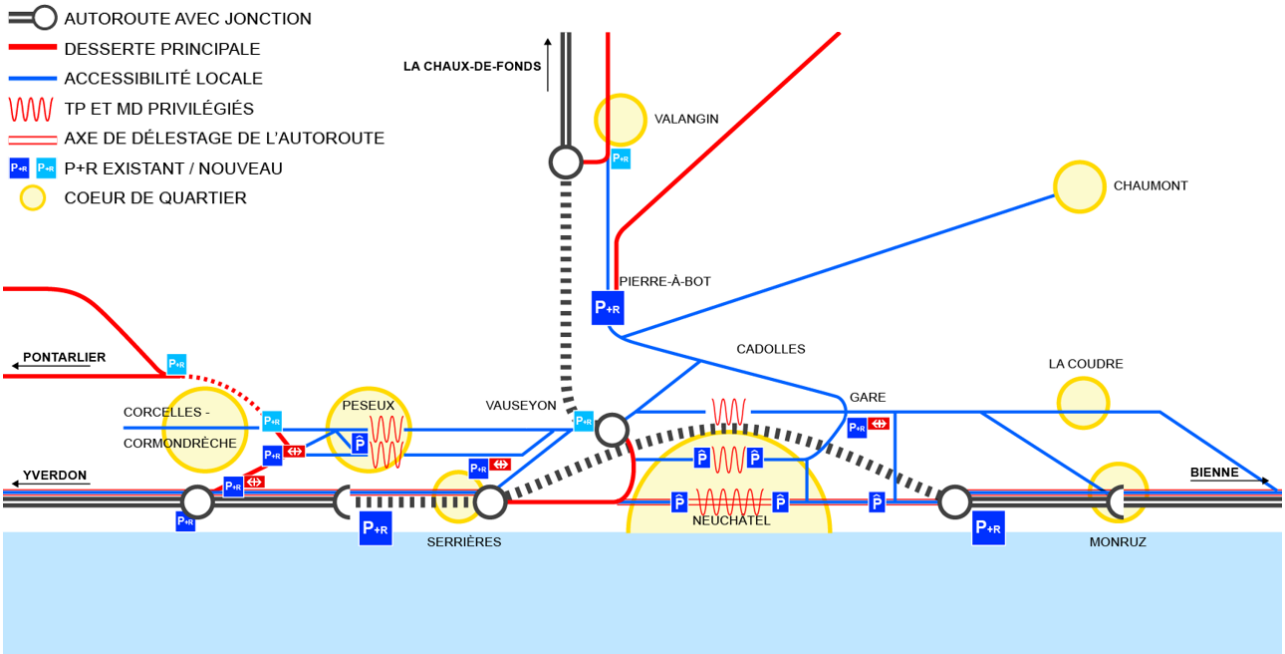


Figure 17 - Principe du schéma de circulation. Les TIM sont orientés sur les réseaux autoroutier et principal tandis que les TP et la MD sont privilégiés à travers les centralités de Peseux et de Neuchâtel

[15]La question du stationnement est développée au chapitre 5.

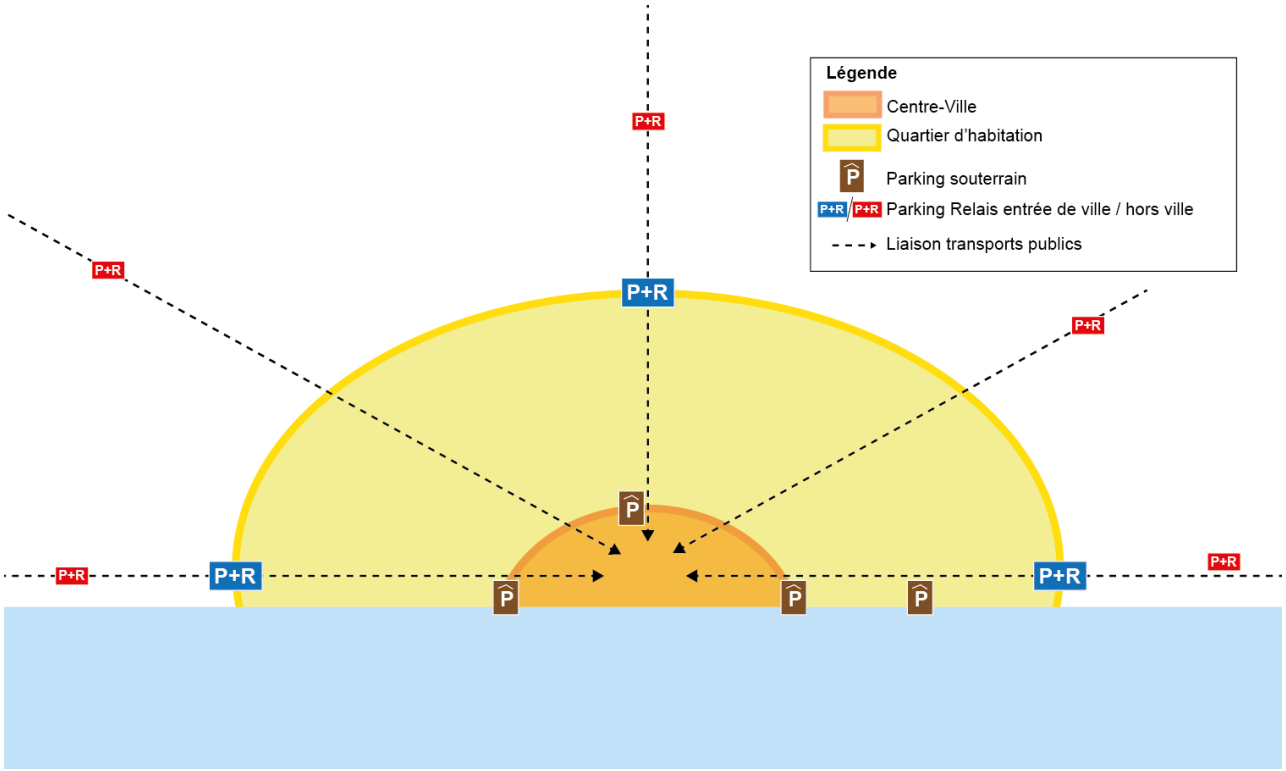


Figure 18 - Schéma illustrant le principe de stationnement à l'échelle de l'agglomération. La tarification augmente à mesure que l'on s'approche d'une centralité

4.4.2 Adaptation de la vitesse en zone urbaine

La nouvelle commune de Neuchâtel a poursuivi les efforts initiés par les quatre anciennes communes pour réduire les limites de vitesse à 30 km/h ou 20 km/h dans certaines zones, tout en maintenant des vitesses plus élevées là où une réduction ne serait pas judicieuse, en particulier en dehors du tissu bâti.

Ces réductions de vitesse sont systématiquement intégrées dans les grands projets d'aménagement urbain et les interventions sur le domaine public, profitant ainsi des synergies en termes de planification, de coûts et de mise en œuvre. Un dialogue régulier est entretenu avec les diverses parties prenantes pour préparer et accompagner ces changements, spécialement les transports publics routiers dont la qualité des prestations ne doit pas être négativement impactée. Des dispositifs d'aménagement aident à identifier les limites de vitesse, allant des marquages routiers à l'ajout de mobilier urbain ou de végétation lorsque cela est approprié.

Les mesures s'inscrivant dans cette démarche sont présentées en détail au chapitre 7.2 en réponse à la motion 329.

4.4.3 Promotion des alternatives de mobilité individuelle au TIM

La promotion des alternatives de mobilité individuelle est un levier fort visant à réduire le TIM et ses impacts. En favorisant la mobilité partagée (de type Mobility), le covoiturage et en encourageant la mobilité douce, notre Commune vise à offrir aux utilisateur-trice-s des choix de transports alternatifs diversifiés et efficaces.

Les motos et scooters électriques ainsi que certaines microvoitures désormais disponibles sur le marché, peuvent permettre de réduire l'encombrement de l'espace public, pour autant qu'ils remplacent effectivement une voiture plutôt que d'ajouter un véhicule supplémentaire au ménage.

4.4.4 Accompagnement de la transition vers la mobilité électrique

La stratégie de mobilité et de stationnement a pour objectif de répondre aux quatre enjeux majeurs décrits en préambule du présent rapport. Elle s'articule autour d'une vision centrale qui consiste à réduire la dépendance au trafic motorisé individuel en faveur des transports multimodaux. Dans ce cadre, il est impératif de veiller à ce que la transition vers l'électrification du parc automobile n'entre pas en conflit avec cette vision globale. Même si l'électrification peut contribuer à une plus grande efficience énergétique, à une diminution de notre dépendance vis-à-vis des pays exportateurs de pétrole et à une baisse de la pollution de l'air et des émissions de CO_2, il faut garder à l'esprit qu'une voiture, électrique ou non, occupe le même espace et représente une nuisance importante pour l'environnement.

Les voitures électriques privées, malgré certains avantages incontestables par rapport aux véhicules thermiques, sont toujours plus énergivores que les transports en commun ou n'importe quelle forme de mobilité douce. En outre, l'usage d'une voiture électrique ne résout pas les défis liés au stationnement, à la congestion routière et à l'encombrement de l'espace public.

Cela dit, conformément aux exigences de la loi cantonale sur l'énergie (LCEn) et dans l'optique de favoriser l'électrification du parc des véhicules, les propriétaires de logements et les employeur-euse-s sont en premier lieu responsables de l'installation de bornes de recharge sur leurs terrains privés.

En ce qui concerne la collectivité publique, notre Commune équipera les domaines publics ou privés communaux de bornes de recharge uniquement de manière subsidiaire. Cela concernera notamment les zones où les possibilités de stationnement sur les terrains privés sont limitées ou inexistantes, ainsi que les P+R gérés par la Commune.

Pour déterminer le nombre de bornes de recharge à déployer, une estimation a été effectuée en se basant sur :

- le nombre de vignettes distribuées par zone (donc les véhicules qui n'ont pas accès à un stationnement sur domaine privé);
- une diminution de la part modale voiture;
- une réduction du nombre de vignettes distribuées (respect des quotas établis dans la 3ème étape du plan de stationnement, vérification qu'aucune place sur le domaine privé n'existe, etc.).

L'offre de recharge électrique sur domaine public est une alternative à celle sur domaine privé, avec une fréquence de recharge hebdomadaire (en moyenne, une voiture immatriculée en Suisse parcourt 35 km par jour). Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'équiper toutes les places sur le domaine public.

Pour réduire les coûts, veiller à des aménagements bien intégrés et offrir des conditions intéressantes d'accessibilité pour les utilisateur-trice-s, la stratégie de déploiement des bornes de recharge prévoit des stations regroupant plusieurs bornes, en profitant des synergies liées à des travaux sur les conduites souterraines ou de réaménagement du domaine public. Le déploiement priorisera les quartiers à forte densité résidentielle ayant peu de stationnement privé. Il s'agira de viser une augmentation linéaire du nombre de points de recharge d'environ 25% par an pour atteindre les objectifs d'ici 2035, soit environ 500 bornes de recharge.

L'objectif pour ces installations consistera également à garantir une production locale électrique couvrant la consommation liée à la recharge des véhicules.

Par ailleurs, en parallèle à la mise en œuvre de ce plan d'action, la commune s'impliquera au sein des entités publiques ou privées où elle est représentée afin de promouvoir l'équipement en bornes de recharge, en les associant pareillement à des installations produisant de l'électricité renouvelable.

4.4.5 Gestion du trafic logistique

En parallèle au transport des personnes, on constate que le trafic lié aux marchandises augmente sensiblement. Le développement des achats en ligne et des livraisons à domicile a connu une forte croissance ces dernières années, notamment en raison de l'impact de la pandémie Covid. Cette augmentation du trafic logistique génère un accroissement des nuisances existantes et nécessite des mesures d'accompagnement pour assurer la sécurité sur le domaine public. Dans cet esprit, un projet pilote est en cours de développement, en collaboration avec le réseau des villes

de l'Arc jurassien (RVAJ). Il prévoit la mise en place d'un petit dépôt à proximité d'une jonction autoroutière pour déposer des colis commandés en ligne par des particuliers. Ceux-ci seraient alors pris en charge par un coursier à vélo-cargo qui effectuerait la distribution fine dans les quartiers, comme c'est le cas dans certaines villes telles que Vevey ou Genève. Une vision coordonnée avec la révision du PAL sera développée dans le cadre du plan directeur de mobilité, afin de promouvoir une logistique urbaine efficace et plus durable.

4.4.6 Libérer les centralités de l'emprise du stationnement

L'offre et l'utilisation du stationnement varient sensiblement selon les secteurs de la commune. Les principaux enjeux sont situés dans les centralités, en particulier la zone commerciale de Peseux ainsi que la gare et le centre-ville de Neuchâtel, mais également dans d'autres centralités de quartier et les bourgs par exemple.

Le secteur du centre-ville est particulièrement sensible puisque la suppression du parking des Jeunes-Rives le 1er janvier 2025 fera disparaître 300 places à proximité du centre-ville. À un horizon similaire, les 196 places du site Panespo seront également supprimées dans le cadre de la réalisation par le Canton du bâtiment UniHub[16].

Il existe également un potentiel de piétonnisation du faubourg du Lac et de la place Alexis-Marie-Piaget: celui-ci implique toutefois la suppression du stationnement sur le domaine public qui devrait alors être au moins partiellement compensé par l'agrandissement du parking souterrain du Port sous la place Alexis-Marie Piaget. Cette mesure permettrait le prolongement du Jardin-Anglais sur la place Alexis-Marie-Piaget. Ce projet est en cours d'analyse et ne pourra se réaliser qu'en partenariat, idéalement avec le Parking du Port, pour autant qu'un modèle de financement adéquat puisse être trouvé.

Les écoles font également l'objet d'une attention particulière en matière de stationnement: il est souhaitable de limiter au maximum le stationnement sur site ou à proximité immédiate des structures scolaires et parascolaires, afin de libérer l'espace pour les enfants, garantir leur sécurité et favoriser la mobilité douce.

Un report modal pourra être atteint en combinant les mesures prises sur le schéma de circulation et en faveur des mobilités alternatives, en coordination avec une stratégie de stationnement cohérente, décrite plus en détail au chapitre 5 ci-après.

---

[16] Selon les informations reçues du Canton, le chantier UniHub devrait débuter en 2026.

5. Vision directrice du stationnement automobile

Le présent chapitre approfondit la question du stationnement dans notre commune, en présentant la situation actuelle et en mettant un accent particulier sur les mesures envisagées concernant le périmètre du centre-ville qui nécessite des réponses à court terme.

Tous les secteurs de la commune présentent des enjeux en termes de stationnement qui diffèrent en fonction des caractéristiques des quartiers. Les règles de gestion présentées en Annexe 4 posent le cadre des mesures qui seront déployées sur l'ensemble du territoire communal.

Elles se réaliseront progressivement dans le cadre de la mise en œuvre du PAL et du Plan directeur de la mobilité. Ces mesures s'inscrivent également dans un contexte régional impliquant plusieurs parties prenantes, dont le Canton, les organisations de mobilité, TransN et les associations de quartier.

Dans ce contexte, le Canton œuvre au développement de la stratégie cantonale des parkings d'échange (P+R).

La première étape consistant à définir la localisation des P+R (voir Annexes 5 à 7) a abouti en 2021 avec pour résultat les deux constats suivants au niveau du Littoral Centre dont fait partie notre commune :

- les P+R sont localisés à proximité d'arrêts de transports publics et offrent 1'300 places pour un taux d'occupation moyen de 40%;
- l'offre de transports publics est suffisamment dense et ne justifie pas la création de P+R supplémentaires.

L'étape suivante de la stratégie cantonale des parkings d'échange en cours consiste à unifier leur tarification en interaction avec l'usage des transports publics.

À court terme, nos Autorités doivent relever le défi posé par la suppression des 500 places au centre-ville.

Le Canton a confirmé la volonté de mettre en œuvre la nouvelle politique de tarification des P+R en 2024.

5.1 Focalisation sur le centre-ville

Le centre-ville est au cœur de nombreux enjeux. Son paysage urbain va évoluer de manière significative dans le contexte de la mise en œuvre du projet de réaménagement des Jeunes-Rives et de la construction du bâtiment UniHub (Université de Neuchâtel) avec leurs conséquences en matière de gestion du stationnement.

Le secteur du centre-ville est traité ici de manière spécifique, en raison des changements majeurs prévus qui impacteront la vie économique, sociale, culturelle et touristique.

Dans ce contexte, la politique de stationnement actuellement pratiquée au centre-ville incite peu à la transition vers d'autres modes de transport que la voiture et va à l'encontre des objectifs à atteindre.

Le trafic de recherche de stationnement en surface est favorisé par la gratuité (zone bleue) ou des tarifs sensiblement inférieurs à ceux pratiqués par les parkings en ouvrage ainsi que par une fréquence modérée des contrôles[17] qui entraîne également des abus d'utilisation des places en voirie.

Cette dynamique renforce le trafic et ses nuisances, péjorant indéniablement l'espace public, sans apporter de plus-value en termes d'attractivité.

Le défi principal est de garantir un accès fluide et plaisant au centre-ville par tous les modes de transport en privilégiant toutefois les transports publics et la mobilité douce. L'objectif est d'augmenter la valeur de l'espace public grâce à des aménagements qui renforceront l'attractivité économique, sociale et environnementale de notre ville.

La 3e étape du Plan de stationnement de l'ancienne Ville de Neuchâtel[18] prévoyait la mise en œuvre dès 2009 de mesures permettant d'atteindre les objectifs fondamentaux suivants :

- satisfaire de manière volontariste les différents types d'usagers selon les secteurs (par exemple le centre-ville);
- favoriser le transfert modal, tant à l'échelle locale (ville de Neuchâtel) que régionale (agglomération de Neuchâtel), entre autres par le biais de parkings d'échange de type P+R à développer en périphérie de la ville et dans les autres communes de l'agglomération de Neuchâtel;
- limiter les nuisances du trafic automobile par une gestion du stationnement visant à contenir le trafic aux heures de pointe et à minimiser le trafic à la recherche de places;
- contenir le stationnement des pendulaires à destination de la ville de Neuchâtel en coordination et en accord avec la politique (amorcée en 2001/2002) de réalisation et d'exploitation de parkings P+R à l'échelle de l'agglomération de Neuchâtel.

---

[17] La Sécurité, avec son effectif actuel, n'est pas en mesure de contrôler chaque jour toutes les zones du périmètre d'étude et doit donc répartir les différentes zones dans le temps.

[18] Présentée au Conseil général en 2006 et complétée en 2008 : Rapports 06-008 et 08-202.

Aujourd'hui force est de constater que tous les objectifs demeurent pertinents et que les mesures déployées jusqu'ici n'ont pas permis de les atteindre ou alors seulement très partiellement.

Pour y parvenir à l'avenir, la première mesure à prendre consiste simplement à appliquer de manière plus systématique les règles de gestion actuellement en vigueur.

En second lieu, des mesures d'accompagnement sont en cours de préparation pour favoriser des alternatives avantageuses à l'utilisation de la voiture au centre-ville (aménagements pour les modes doux, vélos en libre-service, stratégie cantonale P+R, augmentation de l'offre de transports publics, etc.). Enfin, une nouvelle politique tarifaire plus cohérente, au centre-ville comme dans l'agglomération au sens large, permettra d'inciter au transfert modal le plus en amont possible du lieu de destination tout en privilégiant le stationnement en ouvrage plutôt qu'en surface.

La mise en place concertée de la présente stratégie doit permettre:

1) d'achever l'application des mesures de la 3e étape du plan de stationnement de l'ancienne commune de Neuchâtel, en vue d'atteindre les objectifs précités;
2) de poursuivre et développer la mise en place de mesures d'accompagnement, afin d'améliorer les incitations au transfert modal ou à la multimodalité.

5.2 Situation actuelle sur la commune

L'offre en stationnement automobile, les règles de gestion en vigueur, la demande et le nombre de vignettes distribuées sont présentés sous forme de bilan global et détaillé dans les annexes 4 à 8. Elles sont issues d'enquêtes de stationnement qui, pour certaines, ont déjà été présentées par l'ancienne commune de Neuchâtel. Elles restent valables de manière générale, à l'exception des chiffres d'occupation des parkings en ouvrage qui ont été actualisés avec les données comprises entre 2019 et 2022, ainsi que par des comptages complémentaires effectués depuis la fusion.

En synthèse, on constate que Neuchâtel propose une offre globale de stationnement supérieure à la moyenne des villes comparables, à un tarif inférieur. Les tarifs horaires actuellement pratiqués en voirie et le coût des vignettes de stationnement ne sont plus en adéquation avec le prix du marché et le coût réel de l'usage du domaine public (cf. Annexe 4.1.5 «Comparaison avec la situation de villes analogues»). Il y a ainsi un différentiel de prix excessif entre l'offre en surface sur domaine privé, où les abonnements varient de 600.- à 1'200.- francs par an, et le coût des vignettes sur le domaine public qui va à l'encontre des objectifs poursuivis en termes de report modal.

Les évaluations menées sur les parkings en ouvrage actuels et les P+R construits dans les années 1990 révèlent une sous-utilisation notable qui offre un fort potentiel en matière de report de stationnement. Plus précisément, on constate que le parking de La Maladière est nettement sous-exploité pendant les heures de journée, une tendance qui est également observable pour tous les parkings durant les heures nocturnes.

Le paysage du stationnement est appelé à évoluer pour répondre aux besoins en matière de fluidité de la circulation, d'accessibilité et de sécurité, d'attractivité de l'espace public et d'amélioration de la qualité de vie. Les mesures d'accompagnement prévues dans le cadre de la stratégie globale doivent donc offrir et valoriser des alternatives de qualité, pratiques, économiquement viables et intéressantes, voire attractives, tout en ajustant progressivement la tarification du stationnement à la réalité économique du coût des infrastructures, de leur entretien et de leur exploitation.

Le programme d'actions qui découle de ces mesures d'accompagnement est décliné dans les pages suivantes.

5.3 Principes directeurs

Le rééquilibrage de l'espace sur le domaine public doit permettre de mieux tenir compte de l'évolution des tendances dans le domaine de la mobilité (chapitre 3.2.) et de la demande croissante en matière d'aménagements attractifs de l'espace public, de loisirs, perméables, végétalisés, sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite ou souffrant de handicap.

Dans le même temps, une offre de stationnement en ouvrage suffisante est maintenue, voire développée, en particulier pour la clientèle des acteurs économiques et culturels, pour les événements attirant un public loin à la ronde ou encore pour les touristes de passage, ainsi que pour libérer de l'espace public en surface au profit d'aménagements qualitatifs. À noter aussi que les parkings en ouvrage, actuellement très peu utilisés la nuit, disposent aussi d'un potentiel pour ces tranches horaires spécifiques, et qu'ils s'équipent de plus en plus de bornes électriques de recharge, ce qui peut les rendre intéressants pour les résident-e-s des quartiers concernés.

Sur le domaine public du secteur, les places maintenues seront prioritairement attribuées aux usages particuliers (personnes à mobilité réduite, véhicules d'urgence, livraisons, etc.), à l'instar de ce qui a été réalisé aux abords immédiats de la zone piétonne ou au sud de la gare, ainsi qu'aux résident-e-s.

À court comme à long terme, la politique de stationnement de notre commune s'articulera donc autour des deux principes suivants:

- le stationnement privé sur domaine privé;
- le stationnement public sur domaine public ou privé.

Ces principes directeurs traduisent la volonté exprimée par votre Autorité dans le cadre du projet de réaménagement des Jeunes-Rives et par les Autorités cantonales dans le cadre du projet UniHub, ainsi que dans certaines des motions proposées au classement dans le cadre du présent rapport.

VISION	
Le stationnement automobile est géré de manière différenciée selon les secteurs et selon l'usage (résidentiel, services et livraisons, places pour handicapé-e-s), loisirs et achats, pendulaire, etc.). Dans les centralités, il est principalement concentré dans les parkings en ouvrage.	
OBJECTIFS	**ORIENTATIONS DES MESURES**
Encourager l'utilisation des P+R et des parkings en ouvrage	• Répondre aux besoins des différents types d'usager-ère-s (pendulaires, clientèle, etc.) • Mettre en place une politique tarifaire incitative, coordonnée à l'échelle cantonale. • Améliorer la desserte en transports publics des parkings relais et des P+R
Libérer l'espace public des véhicules statiques, en particulier dans les centralités	• Reporter le stationnement de commodité sur voirie dans les garages privés • Remplacer le stationnement sur DP gratuit (zone bleue) par un régime payant, y compris pour les deux-roues motorisés (gratuit pour détentrices et détenteurs d'une vignette) • Appliquer de manière plus systématique les critères d'octroi des vignettes • Appliquer le principe des quotas d'attribution de vignettes dans certains quartiers critiques • Prendre en compte les besoins logistiques

Le développement des mesures et leur mise en œuvre s'articulent autour des leviers suivants :

- Collaboration avec le Canton, les transports publics et les actrices et acteurs de la mobilité pour le renforcement des dessertes et le développement d'offres combinées incitatives pour les liaisons entre les P+R et les centralités.
- Dialogue et coordination avec les responsables des parkings en ouvrage du centre-ville (y compris Maladière), en lien avec l'offre disponible et son développement.

- Adaptation de la politique tarifaire globale et des règles de gestion du stationnement.
- Dialogue et développement de partenariats éventuels avec les acteurs du centre-ville pour la mise sur pied, si nécessaire, de solutions avantageuses et incitatives permettant de favoriser les liaisons entre les zones de report de stationnement et les centralités.

Plusieurs mesures sont déjà en cours d'implantation (cf. chapitre 5.4).

Sur la base du nouveau règlement d'exécution de la loi cantonale sur les constructions (RELConstr), qui entrera en vigueur le 1er octobre 2023, le nouveau PAL fixera les règles en matière de stationnement sur les lieux de travail et d'habitation. Cette orientation réduit le nombre de véhicules privés en voirie, correspondant à l'objectif de réduction du trafic routier visant à atteindre la neutralité carbone inscrite dans le Plan Climat Cantonal.

Le nouveau règlement intègre désormais également des exigences en termes de stationnement pour les deux-roues motorisés, ce qui n'était pas le cas auparavant. Par ailleurs, les véhicules partagés de type « Mobility » seront encouragés pour réduire les besoins des ménages en véhicules privés: selon l'étude «Evaluation Car-sharing»[19], un véhicule partagé peut remplacer dix voitures privées.

L'octroi des vignettes aux résident-e-s devra être en adéquation avec les nouvelles règles de gestion présentées au chapitre 5.3.3.

5.3.1 Schéma de tarification

Comme indiqué au chapitre 5.4, pour favoriser le report modal et la multimodalité, la tarification du stationnement doit être coordonnée aux niveaux régional et cantonal. Le stationnement devient plus avantageux à mesure que l'on s'éloigne des centres et pôles économiques. En ville, il doit être limité dans le temps et situé prioritairement en ouvrage pour préserver l'espace public.

Les tarifs pratiqués en voirie doivent être cohérents et coordonnés avec ceux pratiqués en ouvrage pour limiter drastiquement le trafic de recherche de stationnement et réduire les nuisances qui en découlent. La politique de stationnement prévoit des tarifs dégressifs en fonction de la distance au centre-ville et aux centralités locales, avec des tarifs distincts pour les quartiers d'habitation, les parkings au centre-ville, en voirie ou en ouvrage, et le P+R.

[19] «Évaluation Car-Sharing », Institut Interface, 2020

Cette stratégie incite les pendulaires à utiliser les parkings P+R proches de leur domicile et les visiteuses et visiteurs à opter pour les parkings en ouvrage. La desserte, la cadence et la tarification, au sens large, devront favoriser l'usage des P+R et parkings en ouvrage, viseront à inclure le déplacement jusqu'au centre-ville, tandis que le stationnement en voirie sera limité dans le temps (dépose-minute et max. 15 ou 30 minutes), en tenant compte des besoins spéciaux (personnes à mobilité réduite). Les discussions sont en cours avec le Canton, transN et OndeVerte.

Le nouveau système de tarification doit contribuer à la réduction du trafic et de la pression sur le stationnement dans les centralités, notamment en incitant fortement les pendulaires à utiliser les parkings P+R, en combinaison avec d'autres modes de transport, le plus en amont possible. Cette amélioration de la fluidité du trafic urbain renforcera l'efficacité des transports en commun et rendra les alternatives de mobilité plus attrayantes.

Ces règles de gestion, déjà prévues dans la 3e étape du plan de stationnement, diminueront les abus et favoriseront la disponibilité en places de stationnement pour les résident-e-s comme pour les visiteurs et visiteuses (rotations plus rapides). Par ailleurs, les zones bleues aux abords du centre-ville devront être remplacées par du stationnement avec horodateur.

Au final, la suppression de quelque 500 places aux Jeunes-Rives et sur le site de Panespo doit conduire d'une part à une meilleure utilisation des parkings en ouvrage existants et, d'autre part, au «captage» des pendulaires en amont, dans les trois P+R existants, auxquels s'ajouteront les P+R développés par le Canton hors du périmètre communal.

5.3.2 Adaptation de la tarification des P+R

La commune de Neuchâtel est associée à l'élaboration de la stratégie cantonale de tarification des P+R, qui vise à favoriser un report modal des TIM vers les TP, le plus en amont possible du point d'origine. Dans cet esprit, cette stratégie de tarification prévoit un tarif dégressif dépendant de la distance aux centralités. Plus le stationnement est proche des centralités, plus les coûts de stationnement seront élevés.

Relevons que dans le cadre de ce processus, les dialogues menés avec les partenaires en matière de transports publics (TransN, OndeVerte, CFF) ont permis d'établir la pertinence et la viabilité d'un billet combiné « stationnement-transports publics ».

Cette stratégie cantonale est en cours de développement. Elle propose une tarification coordonnée à l'échelle du canton, tout en s'appuyant sur

les infrastructures des transports publics et des parkings P+R existants à proximité de certains arrêts de transports publics.

5.3.3 Révision des règles de gestion

La nouvelle politique de stationnement TIM vise à assurer une mobilité équilibrée pour l'accessibilité du centre-ville, tout en réduisant l'emprise du stationnement en surface sur le domaine public et le trafic parasite de recherche de places. Elle conduit à valoriser de manière significative l'attractivité du centre-ville, tout en maintenant une offre suffisante de stationnement, essentiellement en ouvrage. Elle cherche à améliorer la qualité de l'air, réduire les îlots de chaleur, la congestion et le bruit, et promouvoir des modes de déplacement alternatifs et sécurisés. La réduction de l'emprise du stationnement libère de l'espace pour les activités socio-économiques, embellit le domaine public et permet de diminuer les îlots de chaleur.

Pour atteindre ces objectifs, il est essentiel d'appliquer avec justesse les mesures de la 3e étape du plan de stationnement, soit de remplacer le stationnement gratuit par un régime tarifé favorisant les courtes durées tout en maintenant les avantages pour les détentrices et détenteurs de vignette. Les règles d'attribution des vignettes doivent être équitables (une seule vignette accordée par ménage, accompagnée d'une attestation de l'indisponibilité d'une place privée), avec un quota basé sur l'offre disponible et une liste d'attente en cas de demande supérieure.

Les objectifs généraux sont déclinés en objectifs par secteur:

Secteur	Objectifs sectoriels
Centre-ville - Voirie	• Mettre en place une tarification favorisant l'utilisation des parkings en ouvrage • Limiter la durée de stationnement pour dissuader les pendulaires (illimité avec vignette résident-e-s) tout en facilitant l'accès à la clientèle de courte durée
Centre-ville – Parkings souterrains	• Capter les client-e-s et visiteur-euse-s • Privilégier le stationnement souterrain plutôt qu'en voirie • Viser au maintien d'une tarification attractive
P+R en entrée de ville	• Capter les pendulaires et favoriser le stationnement des véhicules en dehors du centre-ville • Mettre en place une tarification pratique, attractive et avantageuse pour les pendulaires comparativement à celle appliquée au centre-ville, sans obligation de posséder un abonnement TP • Faciliter l'achat combiné P+R/ticket TP • Développer progressivement l'attractivité des P+R en les équipant de bornes de chargement électrique

	• Coordonner la stratégie de gestion des parkings de délestage avec la stratégie mise en place par le Canton afin de favoriser les déplacements durables
Quartier d'habitation	• Mettre en place d'une tarification privilégiant les résident-e-s bénéficiant d'une vignette plutôt que les pendulaires. • Maîtriser le stationnement des habitant-e-s (contrôle plus strict de l'octroi des vignettes).
Écoles	• Assurer la sécurité des élèves en limitant l'offre en stationnement aux abords des établissements scolaires et en réduisant les passages dangereux utilisés abusivement par les « parents taxis ». • Inciter à l'utilisation des modes doux et des transports publics

Les objectifs définis s'appliquent dans la globalité. Ils peuvent toutefois faire l'objet d'exceptions en fonction des besoins et contextes liés aux spécificités des secteurs (par exemple des stationnements dédiés aux achats minute, dépose-minute, livraisons, etc.).

Le tarif horaire du stationnement en centre-ville sur voirie devra évoluer de manière à atteindre celui des parkings en ouvrage. Le suivi et l'analyse du stationnement permettront de déterminer la nécessité d'une adaptation des tarifs en fonction de l'évolution de l'occupation. Cette nouvelle politique de tarification s'inscrit dans une démarche incitant les conductrices et conducteurs à utiliser les parkings en ouvrage, contribuant ainsi à réduire les nuisances du trafic parasite dû à la recherche de places en surface. Il en découlera également une augmentation des recettes en faveur de la Ville.

Les objectifs sectoriels sont traduits en règle de gestion dans le tableau présenté en page suivante. Celui-ci indique uniquement des principes de tarification et non des montants puisqu'à ce stade, les tarifs pour les différentes configurations de stationnement ne sont pas arrêtés.

Secteur	1ères minutes gratuites	Durée maximale	Tarification De jour 7h-21h	Tarification De nuit 21h-7h	Stationnement illimité
Centre-ville voirie		2 heures	chf, tps, tarifs linéaires		Vignette, ZXX, Habitants uniquement
Parking souterrain • *gestion privée* • *les tarifs et les amplitudes horaires varient selon les parkings*			chf, tps, tarifs linéaires	chf, tps, tarifs linéaires	Abonnement, Type : MENSUEL, Habitants et travailleurs
P+R • *stationnement gratuit le week-end, excepté Nid-du-Crô durant l'ouverture de la piscine extérieure*			chf, tps, tarifs uniques	chf, tps, tarifs uniques	Abonnement, ZXX, Habitants et travailleurs
Quartier d'habitation			chf, tps, tarifs linéaires		Vignette, ZXX, Habitants uniquement

5.4 Plan d'action

La mise en œuvre des mesures est séquencée en 3 étapes :

Phase 1
Dès 2020

Décision du CG et du Canton de supprimer 500 places (Panespo et Jeunes-Rives)

▼

Phase 2
2022-2024

Coordination avec les acteurs et préparation des mesures d'accompagnement

▼

Phase 3
Dès 2025

Fermeture des parkings et mise en place des mesures d'accompagnement

5.4.1 Phase 1 (dès 2020)

Dans le cadre de la validation du rapport sur les Jeunes-Rives, le Conseil général a décidé de fermer le parking des Jeunes-Rives.

En parallèle, le Canton développe un projet pour l'extension du campus de l'université qui impliquera la suppression du parking de Panespo en principe dans le courant de l'année 2025.

Sur cette base et compte tenu de l'urgence, la Ville de Neuchâtel a établi un état des lieux de l'offre et de la demande en stationnement afin d'anticiper les mesures d'accompagnement à prévoir à court terme.

Plusieurs mesures pour encourager le report modal ont déjà été progressivement introduites ces dernières années, à savoir :

- **le renforcement de l'offre TP** (nouvelle ligne 120-122 avec la liaison Vauseyon-Gare de Neuchâtel);
- l'offre de subventionnement aux habitantes et habitants de la commune pour l'achat d'abonnements annuels de transports publics;
- **la mise aux normes LHand** des quais de bus;
- **la mise en place de stations de vélos et de vélo-cargos** en libre-service (NeuchâtelRoule) à proximité des arrêts de bus et des P+R;
- **le développement du stationnement cyclable sur le domaine public**;
- **l'amélioration des aménagements cyclables** notamment le long de l'axe du PDCMC[20].

Ces mesures répondent aux besoins d'accompagnement liés notamment au changement des modalités de stationnement à venir.

5.4.2 Phase 2 (2022 à 2024)

Les mesures réalisées en phase 1 ont été ou seront développées et renforcées en phase 2.

Il s'agit notamment (les listes ne sont pas exhaustives):

- du maintien et/ou du développement des mesures visant à:
    - favoriser l'utilisation des **transports publics** : offres de subvention de l'abonnement TransN, mesures constructives (Lhand, réaménagement arrêts de bus, priorisation des TP, allégement de la charge TIM et/ou fluidification du trafic sur certains parcours, etc.);

[20] Plan Directeur Cantonal de la Mobilité Cyclable - Définition en Annexe 1

- favoriser l'utilisation de la **mobilité douce**: aménagements piétons et cyclables, tels que par exemple: « re-piétonnisation » de la zone piétonne, construction de la Ficelle (Corcelles-Cormondrèche) et aménagements au sud des voies ferrées à Peseux, augmentation régulière du stationnement vélos et deux-roues sur l'ensemble du territoire, dont une nouvelle vélostation au Centre-ville, mise en conformité PDCMC d'axes de transit importants, avec maintien du stationnement TIM en surface (rue des Parcs), amélioration des aménagements routiers (par. ex. giratoires de la Maladière et de Monruz), amélioration des parcours cyclables sur voirie (autorisation de tourner à droite à certains feux rouges, sas de présélection, contresens cyclables, bandes cyclables, etc.), amélioration de la sécurité (par exemple par la réduction de la vitesse maximale autorisée, la création de zones de rencontre, la fermeture au trafic motorisé à la rue Beauregard ou encore la mise en conformité de traversées piétonnes, l'installation de pompes à vélo publiques, etc.

- de la poursuite des **travaux d'analyses et de comptages**, la réalisation d'études et de bilans, en particulier concernant le trafic de transit et le stationnement ; en particulier, poursuite du monitoring des évolutions de tous les modes de transport, comptages complémentaires vers les jonctions autoroutières afin d'alimenter le plan directeur mobilité, étude de faisabilité du report du trafic de transit en surface sur les axes principaux (autoroute), etc. ; ces éléments participent à l'alimentation du plan directeur de mobilité, élaboré en coordination avec le PAL;

- des **travaux de concertation** avec les différentes parties prenantes en vue de la fermeture des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo, dans le cadre de comités de pilotage, d'organes de coordination ou de dialogue établis, de conseils d'administration ou de rencontres régulières ou ponctuelles. Cela concerne en particulier les autorités et services cantonaux, les instances régionales (RNL et Val-de-Ruz en particulier), les compagnies de transports publics (TransN et CFF notamment), les associations de mobilité, les associations de quartier et les propriétaires de parkings en ouvrage (en particulier Port, Gare et Maladière);

- de la mise sur pied d'un **groupe d'accompagnement ad hoc** en vue de la fermeture des parkings, comprenant notamment la Ville et ses principaux offices concernés, le Canton et ses services concernés, TransN, les Associations de mobilité (ATE, Mobilité piétonne, TCS, Pro Vélo, Citrap), les Associations de commerçants du Centre-ville et les Associations de quartier concernées.

  Le groupe d'accompagnement se réunira dès l'été 2023 pour échanger et se concerter sur les mesures d'accompagnement et leur financement. Il sera organisé en sous-groupes de travail afin d'assurer une gestion efficiente des tâches et permettre une coordination et une utilisation optimale des ressources et domaines d'expertise des diverses parties impliquées. Une communication coordonnée sera définie en fonction de l'avancement des travaux. Les différentes actions prévues (liste non exhaustive), identifiées sur la base des travaux effectués ou repris et actualisés dès 2021, portent sur:

  - le développement de la stratégie cantonale P+R par le Canton avec la participation des Communes (mise en place d'une tarification «stationnement-transport» coordonnée au niveau cantonal);
  - l'amélioration de l'offre TP et la tarification combinant P+R et TP sur territoire communal;
  - l'amélioration de l'offre de mobilité cyclable, aménagement d'itinéraires sécurisés et attractifs (amélioration de l'offre vélos en libre-service et mise à disposition de vélos-stations pour les usager-ère-s privé-e-s dans les P+R);
  - l'application des règles de gestion de stationnement (mise en œuvre des mesures de la 3e étape du plan de stationnement);
  - l'introduction d'une politique tarifaire en cohérence avec les objectifs fixés (réduire la circulation et l'impact au sol du stationnement, financement des mesures d'accompagnement);
  - la mise en place d'autres mesures incitatives et/ou d'accompagnement (dialogue et collaboration avec différentes institutions impliquées ou autres intéressées).

5.4.3 Phase 3 (dès le 1er janvier 2025)

La phase 3 sera consacrée à la mise en place des mesures concertées avec les différentes parties prenantes impliquées dans la phase 2. Ces mesures viseront:

- **au développement et renforcement de l'offre** en transports publics et mobilité cyclable électrique pour rejoindre le centre-ville, si nécessaire (notamment depuis les parkings P+R et la Maladière, conformément aux travaux déjà en cours);
- à la mise en œuvre de la nouvelle **stratégie cantonale P+R[21];**
- **à l'aménagement d'itinéraires sécurisés et attractifs** pour les modes doux;
- **à la mise en place de vélostations et de vélos** en libre-service dans les secteurs non équipés le long de l'axe phare du PDCMC (avec renforcement de la flotte de vélo-cargos);
- à l'installation de **bornes de recharge** pour véhicules électriques dans les P+R.

Relevons qu'en général, lors d'une modification ou de la suppression d'un dispositif ou d'une infrastructure de mobilité, telle qu'un parking, une partie du trafic ne se reporte pas, mais disparaît simplement: les usager-ère-s peuvent adapter leur comportement en choisissant un autre itinéraire, un autre mode de transport, en reportant leur déplacement, etc. Dans ces cas, une partie du trafic disparaît totalement et on parle alors d' « évaporation du trafic »[22]. Il faut donc s'attendre à ce que le nombre de places de parcs supprimées avec les deux parkings amenés à disparaître soit supérieur au besoin de report effectif sur les différents sites prévus à cet effet.

Les deux chapitres suivants analysent l'offre et la demande en stationnement au centre-ville et dans les P+R situés en entrée de ville, en semaine et le samedi. Il convient de signaler que les valeurs sont valables pour des journées types représentatives et ne tiennent pas compte d'éventuelles manifestations exceptionnelles. Dans ces cas spécifiques, les organisateur-trice-s sont tenu-e-s d'appliquer un plan de mobilité adapté au contexte et coordonné avec les services de notre commune.

---

[21] La stratégie cantonale P+R, en cours de préparation, a pour but de favoriser un report modal des TIM vers les TP le plus en amont possible du point d'origine, ceci afin de diminuer les nuisances de trafic dans les localités et de valoriser leur image. Le système P+R s'adresse prioritairement à la population non directement desservie par les TP. La Ville de Neuchâtel participe, avec d'autres communes, aux travaux d'élaboration de la stratégie cantonale en question.

[22] Mobilservice « Nouvelle étude sur l'évaporation du trafic », 01.12.2022

La Ville prévoit un accompagnement en termes de logistique et de communication pour inciter les visiteur-euse-s à se rendre à la manifestation en transports publics ou en mobilité douce. Celles et ceux qui arrivent en voiture seront redirigés vers les parkings existants adéquats, voire d'autres parkings aménagés spécifiquement et desservis par un système de navettes, à l'exemple des mesures prises déjà aujourd'hui pour les grandes manifestations à Neuchâtel (Fête des Vendanges, Festi'Neuch) et ailleurs (Fête des Vignerons, Montreux Jazz Festival, etc.).

5.4.4 Analyse offre / demande en semaine

En semaine, 90% des utilisatrices et utilisateurs du parking des Jeunes-Rives sont des pendulaires et 10% sont lié-e-s au trafic interne à la commune. Comme illustré dans la figure 19 en page suivante, la demande de stationnement se répartit principalement entre les parkings P+R situés aux abords de la ville (Serrières, Pierre-à-Bot, Nid-du-Crô) et les parkings en ouvrage. Le parking de la Maladière dispose d'une capacité résiduelle importante, et sa proximité immédiate avec le parking de Panespo et les Jeunes-Rives représente une alternative simple, particulièrement adéquate pour les utilisatrices et utilisateurs actuels des deux parkings voués à disparaître.

Ainsi, en semaine, même sans la mise en place des mesures d'accompagnement de la phase 1, il ressort que **l'offre (résiduelle) de stationnement permet déjà de répondre à la demande maximale** de stationnement.

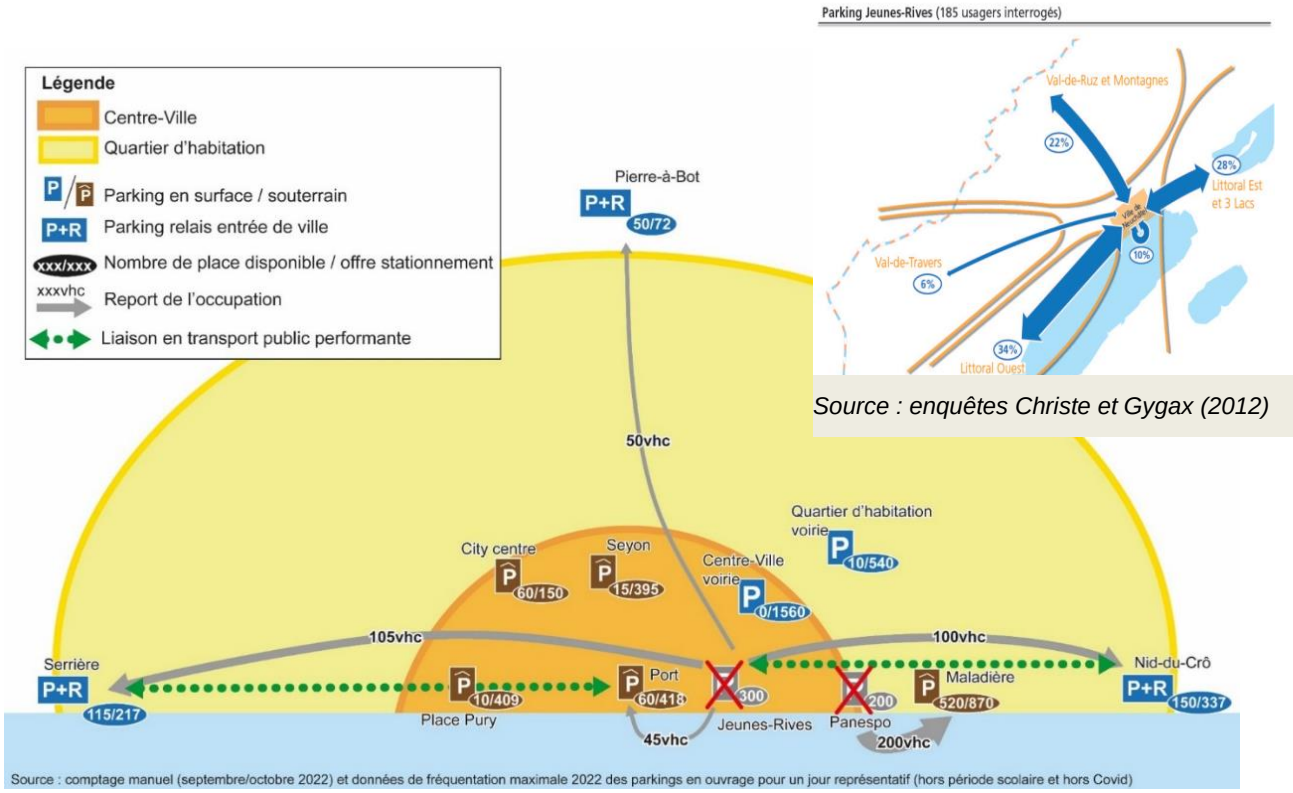


Figure 19 - Report de la demande stationnement en semaine

5.4.5 Analyse offre / demande le samedi

La figure 20 ci-après illustre l'offre et la demande en stationnement automobile, un samedi. On peut constater que la demande de stationnement ce jour-là est générée principalement par les résident-e-s, les client-e-s et les visiteur-euse-s du Centre-ville: la prise en compte des P+R n'est donc pas pertinente pour cette analyse.

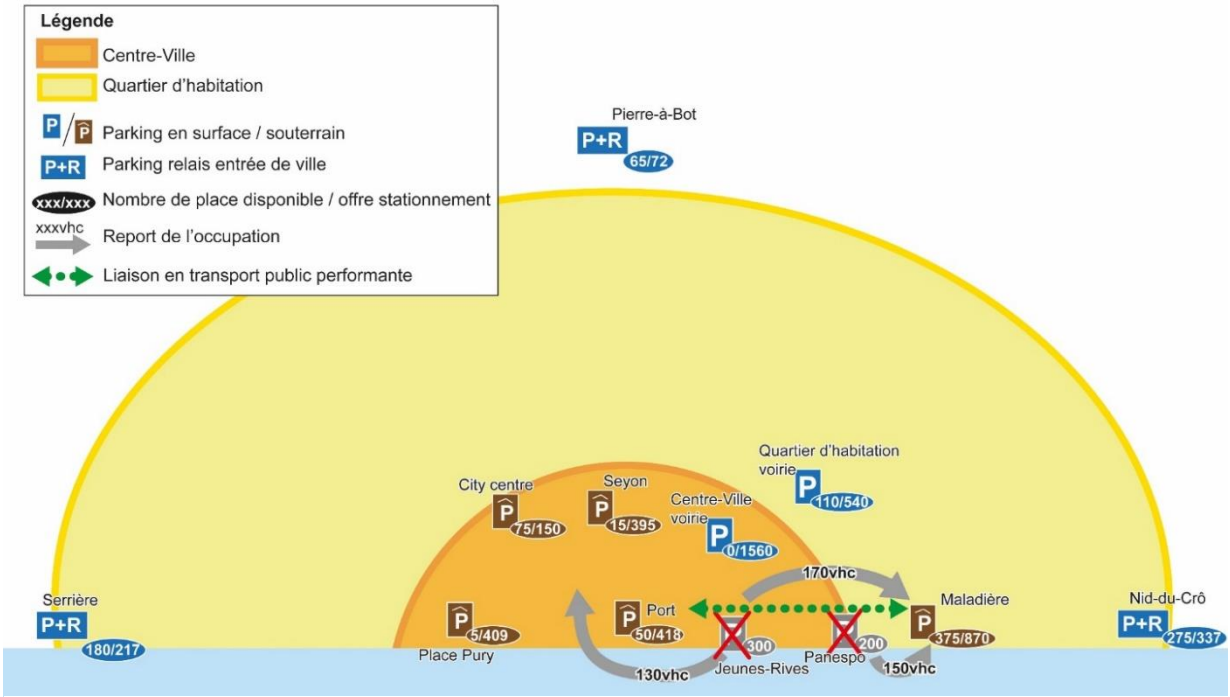


Figure 20 – Report de la demande de stationnement

La redirection des usager-ère-s des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo vers les P+R situés aux abords immédiats du centre-ville (P+R de Serrières et du Nid-Du-Crô) ainsi que vers le parking en ouvrage de la Maladière pourrait être facilitée par la mise en place d'une tarification combinée stationnement-transports publics ainsi qu'une amélioration de la desserte TP vers le centre-ville (la fréquence de la ligne 121 est actuellement de 15 minutes toute la journée). Des discussions sont actuellement en cours avec le Canton, TransN et Onde Verte dans ce sens.

5.5 Chaîne de déplacement

Les comportements des automobilistes ne sont pas figés et dépendent de la réalité sur le terrain. Si une option devient moins attrayante (prix, temps de trajet, congestion, etc.), ils et elles choisiront une alternative, que ce soit un autre lieu de stationnement, un moyen de transport différent, voire un changement de domicile ou d'emploi.

La figure 21 présentée en page suivante illustre les options de déplacement offertes par la politique de stationnement proposée, la stratégie cantonale P+R, et les aménagements pour les modes doux et collectifs. Cette représentation met en avant les divers modes de transport pour se rendre en ville et les équipements de stationnement disponibles. Il est crucial de comprendre et valoriser ces options afin de promouvoir la transition vers des modes de transport durables et améliorer la qualité de vie de chacune et chacun.

Le Service de la protection et de la sécurité prévoit de déployer en 2024 une application évolutive pour faciliter le paiement du stationnement en voirie. Elle permettra, à terme, de connaitre le nombre de places de stationnement disponibles, la signalisation, les horaires des transports en commun et **d'orienter** les usagers dans leur choix de mode de transport pour leurs déplacements quotidiens.

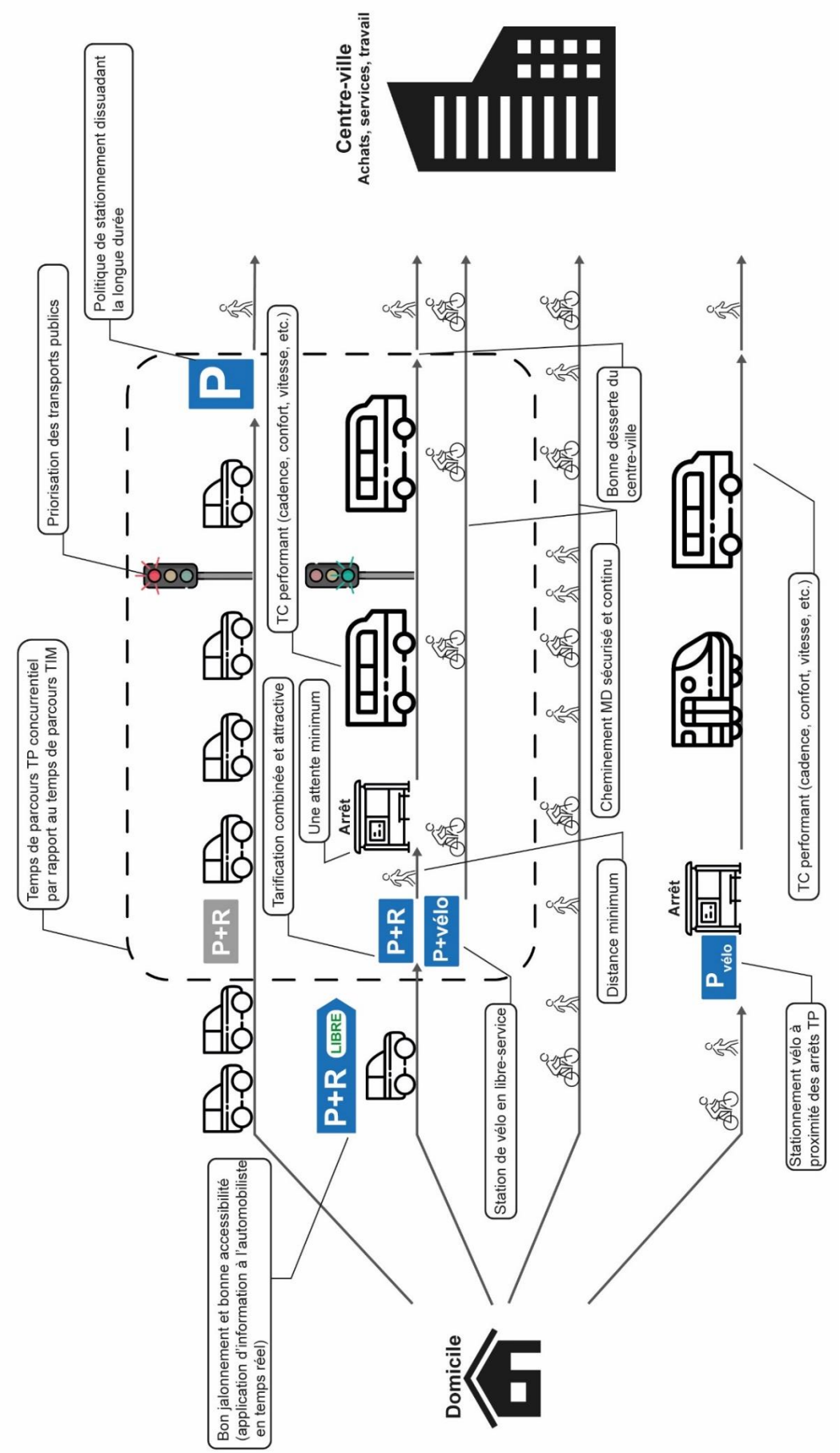


Figure 21 - Chaîne de déplacement selon le mode de transport

6. Promotion et communication proactive

Pour assurer le succès des mesures proposées, il est nécessaire de mettre en place des actions d'information et de promotion des nouvelles solutions.

Les actions suivantes sont prévues à cet effet:

Pour les automobilistes:

- Déploiement et promotion de l'application fournissant des informations sur l'offre de stationnement et les tarifs pour la ville de Neuchâtel (cf. chapitre 5.5) et permettant le paiement du stationnement;
- Installation de panneaux à message variable pour informer les automobilistes des possibilités de stationnement (offre disponible, achat combiné de billets de transport en commun, etc.);
- Diffusion d'un document de communication sur la nouvelle politique de stationnement;
- Mise en place d'un point de contact et d'une plateforme d'échange pour faciliter le dialogue avec les utilisateur-trice-s.

Pour les piéton-ne-s et personnes utilisant les transports publics:

La promotion de la marche se concentrera sur des actions ciblées pour certains groupes, tels que les élèves et les personnes âgées avec un accent sur les avantages de la complémentarité avec l'utilisation des transports publics. Le programme d'actions du Plan directeur de la mobilité pourra inclure des actions ciblées telles que:

- Campagnes de communication pour la mise en exergue des avantages de la marche lors des trajets quotidiens et la valorisation d'itinéraires sécurisés pour les écolières et écoliers.
- Valorisation et promotion de l'offre de subventionnement en cours pour l'achat d'abonnements annuels de transports publics et pour les utilisateurs occasionnels, promotion de l'application Fairtiq qui permet un paiement simplifié.
- Développement d'actions existantes: comme par exemple les marches exploratoires avec les personnes âgées.
- Élaboration d'un plan des itinéraires piétons indiquant les durées d'un point à un autre.

Pour la mobilité cyclable:

La promotion au sens large est essentielle pour ancrer une certaine "culture du vélo" dans les esprits et atteindre un report modal significatif.

Le programme d'actions du Plan directeur de la mobilité pourra inclure des actions de promotion ciblées telles que:

- Campagnes de communication: promouvoir sous diverses formes les avantages d'utilisation pour les déplacements quotidiens, éventuellement en combinaison avec d'autres modes de transport.
- Soutien d'actions existantes: valoriser les actions encourageant la pratique au quotidien auprès de toutes les générations.
- Aides financières ciblées: encourager l'achat et/ou l'entretien de certains types de cycles (à l'exemple des vélos-cargos).
- Élaboration d'un plan d'itinéraires cyclables : informer sur les temps de parcours d'un point à un autre à l'échelle de la commune fusionnée.

7. Réponses aux motions relatives à la mobilité

Les motions auxquelles il est répondu dans le présent chapitre sont issues du Conseil général des anciennes communes de Corcelles-Cormondrèche et de Neuchâtel avant la fusion. Les réponses apportées prennent en considération le nouveau territoire communal.

7.1 Motion n°325 «Pour l'agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d'autres quartiers périphériques de la Ville»

«Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et les moyens en vue d'agrandir la zone piétonne actuelle et de créer des zones piétonnes dans des quartiers périphériques, comme La Coudre, Serrières, la Rosière, Pierre-à-Bot-Acacias, etc.».

En 1979, Neuchâtel était la première ville de Suisse à se doter d'une grande zone piétonne. Plus de 40 ans plus tard, son périmètre n'a pour ainsi dire pas évolué, mais le centre-ville reste un attracteur régional important et apprécié. Cependant, le réseau routier au trafic dense qui encercle la zone piétonne constitue une césure forte entre celle-ci, les rives ainsi que les faubourgs.

Plus récemment, plusieurs zones de rencontre ont été mises en place dans certains quartiers résidentiels, dans le bourg de Corcelles et, dernièrement, à la gare de Neuchâtel (en phase test). Ces zones permettent la circulation de tous les véhicules à vitesse réduite, avec priorité accordée aux piéton-ne-s. Leur lisibilité est relativement inégale: dans certains cas, un réaménagement complet donne une certaine lisibilité au caractère piéton de la zone, tandis que dans d'autres, notamment ceux qui n'ont pas bénéficié d'un réaménagement, le régime

de zone de rencontre priorisant les piéton-ne-s n'est pas toujours compris par les usagères et usagers.

Un projet de réaménagement de la place Numa-Droz et des axes adjacents, qui aurait permis de rétablir une certaine continuité entre la zone piétonne et ses abords (rives du lac et faubourgs) a été rejeté par la population en 2013.

Des réflexions sont en cours afin de tester par des aménagements transitoires des mesures visant à renforcer à court terme la continuité entre la zone piétonne et ses abords. Le principe consiste à mettre le secteur en zone 30 et à supprimer certains feux, de manière à fluidifier les traversées piétonnes sans péjorer l'écoulement du trafic routier. Ce fonctionnement, étudié du point de vue de la mobilité en coordination avec les services communaux et cantonaux concernés, pourrait être mis en place à l'horizon 2025. En parallèle, le Conseil communal est favorable à tester l'agrandissement de la zone piétonne de manière saisonnière, en fermant la rue de la Place-d'Armes pendant quelques semaines en été, lorsque le trafic est moins intense et que les activités culturelles et de divertissement justifient de rendre l'espace aux piéton-ne-s. Le concept et la durée restent à déterminer, mais les associations de mobilité (ATE, Citrap, Mobilité Piétonne, PRO VELO et TCS) et les services techniques cantonaux (SPCH et SCTR) ont accueilli favorablement cette mesure temporaire et réversible, sous réserve d'une validation politique et de la prise en compte de la possibilité d'une fermeture imprévue des tunnels, qui pourrait imposer le passage du trafic en surface[23].

Il existe également un potentiel de piétonnisation du faubourg du Lac: celui-ci implique toutefois la suppression du stationnement sur le domaine public qui devrait alors être au moins partiellement compensé par l'agrandissement du parking souterrain du Port sous la place Alexis-Marie-Piaget. Cette mesure permettrait le prolongement du Jardin-Anglais sur cette dernière. Ce projet est en cours d'analyse et ne pourra se réaliser qu'en partenariat, idéalement avec le Parking du Port actuel, et pour autant qu'un modèle de financement adéquat puisse être trouvé.

En ce qui concerne les zones de rencontre, plusieurs secteurs de la commune fusionnée se prêteraient bien à ce type de régime qui priorise les piétons tout en permettant le passage de véhicules. Comme il n'est pas possible de réaménager entièrement à court terme un nombre élevé de secteurs, des aménagements transitoires sont une solution.

---

[23] Ce point sera à discuter avec le Canton et l'OFROU. Dans le cas où les tunnels devaient être fermés de manière imprévue, le trafic pourrait s'écouler en régime « zone de rencontre ». Cela implique que les éventuels obstacles sur le gabarit routier (terrasses, mobilier urbain) doivent être facilement et rapidement démontables.

Afin de rendre les zones de rencontre perceptibles par les usagères et usagers, une stratégie d'aménagement urbain intégrant la mobilité, le mobilier urbain, le marquage au sol, la végétalisation et la prise en compte des usages est en cours d'élaboration.

En ce qui concerne les quartiers plus périphériques, comme le suggère le texte de la motion, la zone de rencontre est l'outil adéquat. Le Conseil communal a eu l'occasion de répondre sur ce point dans le cadre du rapport 23 -006, récemment traité par votre Autorité (p. 16-17) : *« En ce qui concerne la demande formulée dans la motion d'étudier la création de zones de rencontre dans les cœurs de quartiers périphériques, notre Conseil est également acquis au principe. »* Plusieurs zones de rencontres sont déjà réalisées sur le territoire de notre commune fusionnée, comme la place du Tertre, la rue Marie-de-Nemours, la rue du Chasselas, la rue de Vieux-Châtel avec Edmond-de-Reynier, la rue du Pommier, la Place de l'Escargot (chemin des Brandards et rue de Bourgogne) ou encore la partie centrale de la Grand'Rue de Corcelles. De tels aménagements présentent l'avantage de renforcer l'attractivité des centralités de quartier en soulignant leur caractère piéton, tout en autorisant les véhicules à y circuler, à une vitesse modérée.

De plus, certaines zones de la commune sont déjà interdites au trafic (avec toutefois certains accès garantis aux riverain-e-s), sans avoir formellement le statut de zones piétonnes ou de rencontre. C'est le cas par exemple du bourg de Valangin. Des adaptations de signalisation ou de légers aménagements permettront de mieux identifier ces zones où les piéton-ne-s sont déjà prioritaires.

Les prochaines zones de rencontre du type de celles évoquées dans la motion sont prévues à court et moyen terme notamment à la place de la Rosière (fin 2023) et sur le plateau de la gare (mise en place au printemps 2023 et prévue d'aménager de manière pérenne dans le prolongement de la phase test des circulations en cours), aux alentours du Temple et sur la place de la Fontaine de Peseux (2024-2025) et à La Coudre. Au fur et à mesure de la réalisation de travaux d'entretien sur le domaine public, la question du réaménagement en zone de rencontre sera posée systématiquement, si la configuration des lieux s'y prête.

La possibilité d'aménager de petites zones piétonnes, temporaires ou permanentes, doit quant à elle être évaluée au cas par cas: les enjeux concernent principalement les riverain-e-s et les commerçant-e-s. Les associations de quartiers et les différentes parties prenantes doivent être consultées dans le cadre de l'élaboration de ce type de projets, afin de s'assurer de l'adhésion, si ce n'est de l'ensemble, du moins d'une large majorité des personnes concernées.

La mise en œuvre progressive des mesures décrites dans la présente stratégie répond aux attentes exprimées par la motion, dont nous vous proposons le classement.

7.2 Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité»

Le Conseil communal est prié d'étudier la possibilité d'étendre la zone 30 km/h à toute route communale et la mise en place de nouvelles zones de rencontre dans les cœurs des quartiers, comprenant de petites zones piétonnes temporaires ou permanentes. Ceci dans le but de diminuer les nuisances sonores dues au trafic motorisé et d'augmenter la sécurité et le bien-être dans les quartiers d'habitations.

Les quatre anciennes communes impliquées dans la fusion avaient identifié des axes où une réduction de vitesse était nécessaire. La nouvelle commune de Neuchâtel a repris pleinement à son compte ces intentions et les ambitions des motionnaires en réduisant progressivement la vitesse à 30 km/h ou 20 km/h dans les zones de rencontre. Toutefois, certaines sections spécifiques conserveront une vitesse supérieure à 30 km/h, car une réduction de la vitesse n'a pas de sens (par exemple, sur des routes OFROU, cantonales ou communales en dehors des zones urbaines).

La démarche de réduction de vitesse, initiée avant la fusion des communes, est systématiquement intégrée aux chantiers d'aménagement urbain importants (tels que Portes-Rouges, Clos-de-Serrières, Beauregard, etc.) et aux interventions planifiées sur le domaine public. Cette approche permet d'adapter progressivement le dispositif tout en profitant des synergies en termes de planification, coûts et mise en œuvre. Les critères de vitesse appropriés sont basés sur la répartition du trafic entre les axes de transit (50 km/h ou 80 km/h hors localité) et les axes réservés au trafic riverain (20 km/h en zone de rencontre, 30 km/h en zone 30). Un dialogue régulier avec les services cantonaux, les sociétés de transports publics et les associations de mobilité ou de quartier permet de préparer et d'accompagner les modifications en cours ou prévues.

Les adaptations du régime de vitesse s'accompagnent de dispositifs d'aménagements permettant aux usagères et usagers d'identifier clairement, en plus des panneaux de circulation, la vitesse autorisée. Lorsqu'un réaménagement complet de la chaussée n'est pas prévu, ces dispositifs peuvent se résumer à quelques éléments de marquage éventuellement complétés par du mobilier urbain ou de la végétation lorsque la situation s'y prête.

Pour 2023, il est ainsi prévu de faire passer les axes suivants à 30 km/h:

- rue de la Chapelle (Corcelles, réalisé);
- rue des Parcs et rue des Brévards;
- avenue Edouard-Dubois;
- axe Clos-de-Serrières – Tivoli-Port-Roulant – Évole;
- axe Martenet-Maillefer;
- centre de Valangin.

Notre Conseil est acquis à l'idée de créer des zones de rencontre dans les quartiers. Plusieurs zones de rencontre existent déjà dans la commune fusionnée, renforçant l'attractivité des centralités de quartier avec un caractère piéton tout en autorisant la circulation des véhicules à vitesse modérée. Certaines zones de la commune sont déjà interdites au trafic (dans certains cas avec des accès garantis aux riverain-e-s) sans être formellement des zones piétonnes ou de rencontre, comme le bourg de Valangin ou la rue de Beauregard dont un tronçon est autorisé uniquement à la mobilité douce. Ces dispositifs permettent de préserver la tranquillité dans les quartiers en empêchant le transit de véhicules motorisés. Des adaptations de signalisation ou de légers aménagements permettront de mieux identifier ces zones où les piéton-ne-s sont déjà prioritaires.

Lors de travaux d'entretien sur le domaine public, la question d'aménager des zones de rencontre sera systématiquement posée si les lieux s'y prêtent. L'aménagement de petites zones piétonnes, temporaires ou permanentes, doit être évalué au cas par cas, en prenant en compte les riverain-e-s et les commerçant-e-s. Les associations de quartier et les parties prenantes doivent être consultées pour s'assurer du soutien d'une large majorité des personnes concernées dans l'élaboration de tels projets.

Les graphiques en pages suivantes (figures 22 à 24) démontrent qu'à fin 2022, pas moins de 60% des longueurs cumulées des routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (142 km) ont déjà un régime de vitesse inférieur à 50 km/h (c'est-à-dire: vitesse 40, vitesse 30, zone 30 ou encore zone de rencontre), les chemins forestiers et les routes nationales n'étant pas pris en compte dans le calcul. Avec les chantiers prévus cette année, ce chiffre passera à 66%, et devrait atteindre environ 80% dans les années à venir, ce chiffre incluant la prise en compte des routes cantonales sur notre périmètre communal[24]. Le seul réseau communal urbanisé ouvert au trafic et limité à moins de 50 km/h, représente déjà 69% de sa longueur totale.

[24] Le changement de régime de vitesse sur des routes cantonales présuppose l'accord de l'autorité cantonale. Les décisions sont prises sur les projets spécifiques, qui sont toujours discutés avec le Service des ponts et chaussées en particulier.

Courant 2023, ce pourcentage s'élèvera à 77% et atteindra dans un avenir assez proche 90%. Il ne subsistera donc à ce moment-là sur les routes communales que 10% des chaussées régies par une vitesse légale de 50km/h ou plus.

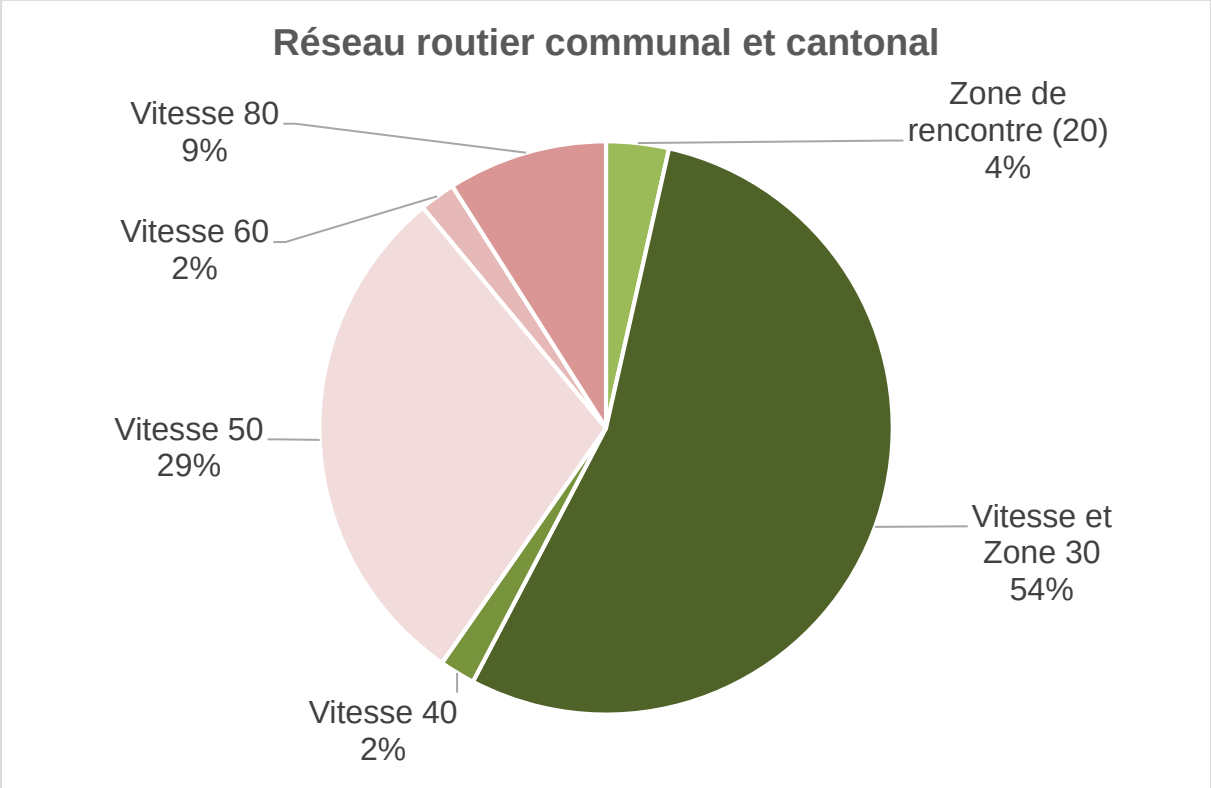


Figure 22 – Répartition à fin 2022 des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)

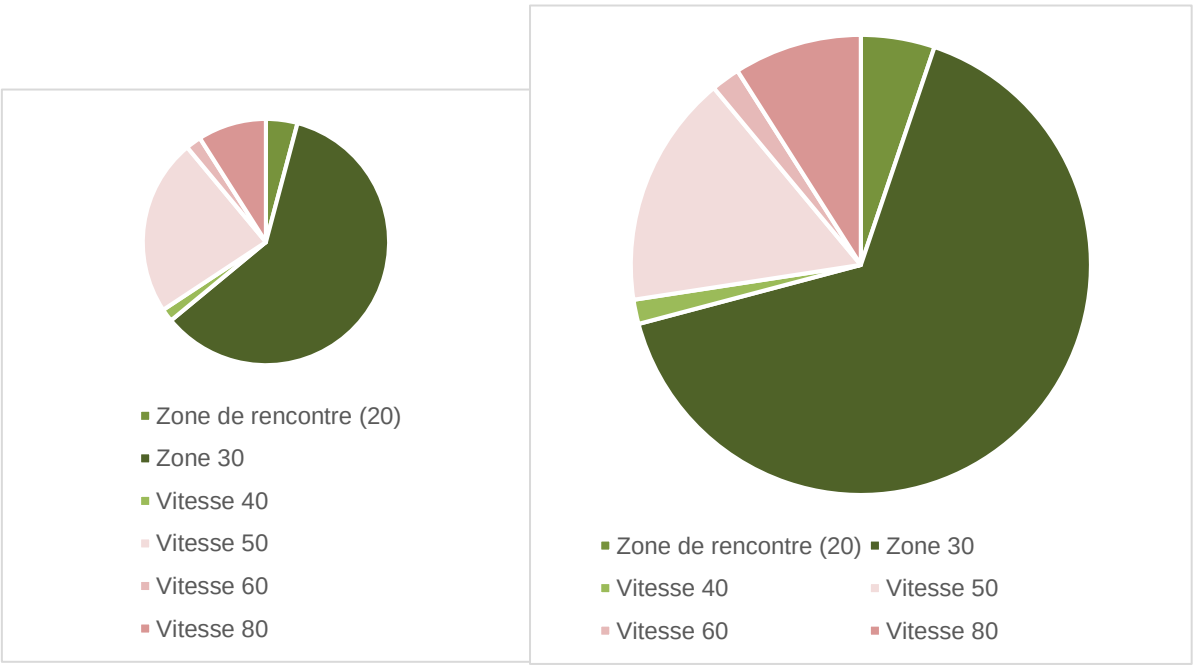


Figure 23 - Fin 2023 et fin 2024

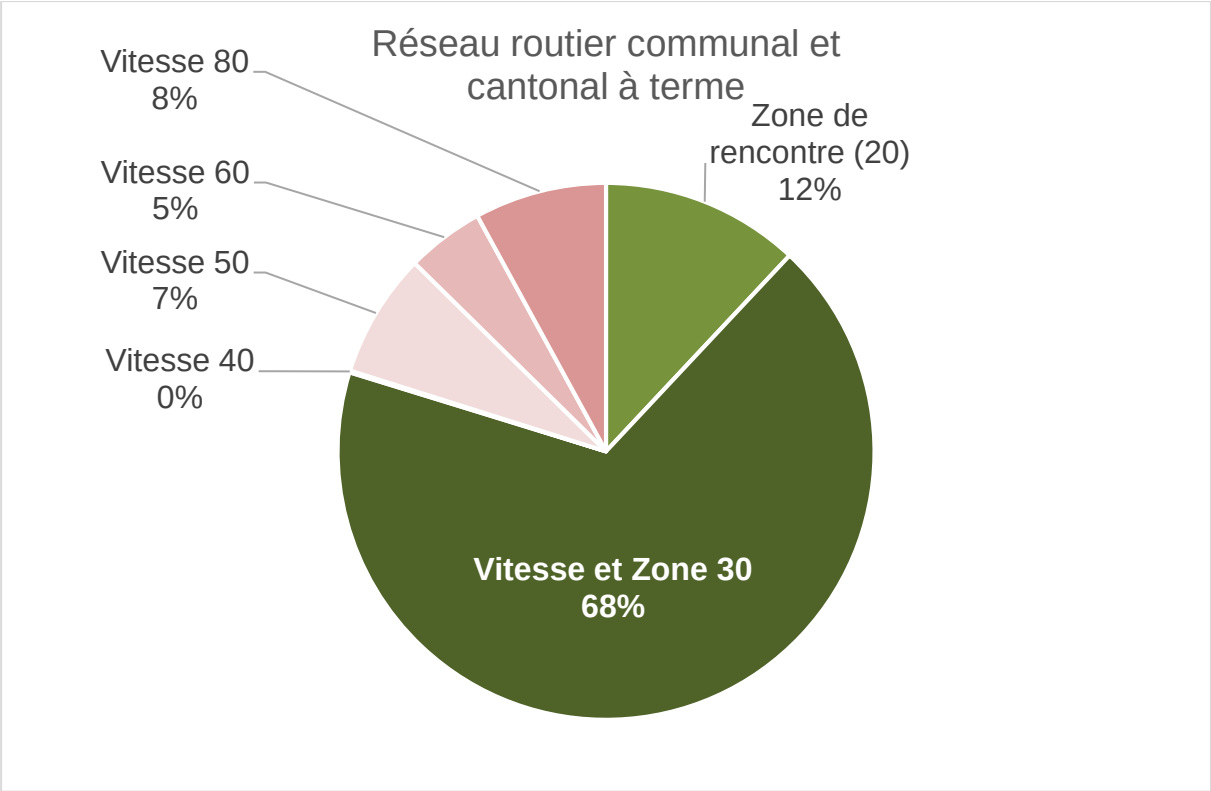


Figure 24- Répartition à terme des régimes de vitesse sur les routes communales et cantonales ouvertes au trafic motorisé (hors routes nationales et chemins forestiers)

À relever qu'une analyse inédite publiée en mars 2023 par le Bureau de prévention des accidents (BPA) en Suisse a montré que l'instauration de zones limitées à 30 km/h a permis de réduire le nombre d'accidents graves de 38% en moyenne. Le BPA a évalué pour la première fois l'efficacité de mesures touchant l'infrastructure routière, en se basant sur près de 600 zones 30 examinées. Le BPA recommande un "changement de modèle" dans la gestion de la circulation, avec une limitation de la vitesse à 30 km/h "partout où la sécurité routière l'exige". La transformation de carrefours en giratoires, l'installation de flèches de balisage noir et blanc dans les virages, la suppression de la ligne médiane et le marquage de bandes cyclables ont également permis de réduire le nombre d'accidents graves, de 63% à 78%.[25] Pour son analyse, le BPA s'est appuyé sur sa plateforme EVAMIR (évaluation des mesures d'infrastructure routière), créée en 2014 et fondée sur un système d'information géographique (SIG). Cette base de données contient des informations détaillées sur 2'500 mesures classées en 28 types, à l'échelle nationale. L'efficacité de sept types de mesures a pu faire l'objet d'analyses statistiques fiables.

[25] Cf. Communiqué de presse BPA du 21.03.2023 et rapport d'évaluation des Mesures d'Infrastructure Routière EVAMIR

Rappelons encore que Neuchâtel est signataire de la Charte des villes suisses pour la mobilité et membre de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM). Le 16 mai 2023, cette dernière a publié une prise de position en faveur d'un abaissement de la vitesse générale à 30 km/h avec des exceptions à 50 km/h[26], Notre Commune soutient la démarche.

Les objectifs formulés dans le cadre de la présente stratégie et la mise en œuvre graduelle des mesures qui permettront de les atteindre répondent aux attentes exprimées par la motion, dont nous vous proposons le classement.

7.3 Motion n°330 «Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente»

«Le Conseil communal est prié d'étudier les voies et moyens d'établir une stratégie et une planification, dignes de ce nom, en matière de mobilité et de développement territorial à l'horizon 2030, voire au-delà. Il veillera en particulier à indiquer des mesures précises, chiffrées, et à accompagner sa stratégie d'un calendrier d'exécution des travaux nécessaires à sa réalisation».

Les anciennes communes qui ont fusionné pour former l'actuelle Ville de Neuchâtel présentaient une planification inégale en termes de mobilité et d'aménagement du territoire: certaines disposaient de plans directeurs relativement anciens, d'autres disposaient d'études spécifiques liées à la mobilité pour un secteur ciblé. Il manquait toutefois une vision coordonnée et actualisée entre l'aménagement du territoire, la mobilité, mais également d'autres secteurs tels que le paysage ou encore l'énergie pour ne citer que ceux-ci.

Aujourd'hui, la nouvelle commune de Neuchâtel élabore son Projet de territoire, qui répond à la partie principale de la motion et propose une vision coordonnée, notamment entre l'urbanisation et les transports. Ce Projet de territoire, qui tient compte des orientations définies dans le cadre de la présente stratégie de mobilité et de stationnement, pose les bases pour la révision du PAL qui devrait être finalisé en 2025. Ce dernier sera alimenté par le Plan directeur de la mobilité mené en parallèle, assurant ainsi une planification cohérente entre le développement du territoire et la mobilité. Le calendrier de la stratégie est présenté en annexe.

---

[26] Cf. Communiqué de presse de la Conférence des villes pour la mobilité du 16.06.2023

Ce rapport complète et clôture la réponse à la motion, déjà abordée dans le rapport n°22-021 du Conseil communal au Conseil général en réponse au postulat 184. Dès lors, nous vous proposons de classer la motion.

7.4 Motion n°333 « Étendre les « Marches exploratoires » à toute la population »

« Le groupe socialiste demande que le Conseil communal étudie la possibilité de mettre en œuvre des « marches exploratoires » dans les différents quartiers de la Ville de Neuchâtel, afin de mettre en lumière les besoins spécifiques de la population, en commençant par les enfants et en particulier ceux en situation de handicap, populations particulièrement vulnérables. Les écoles de la ville accueillent en effet des élèves en situation de handicap, quand ils n'en sont pas retirés par manque de moyen, ainsi que des institutions spécialisées rassemblant de nombreux jeunes (l'école spécialisée de la Fondation Les Perce-Neiges, l'Unité de formation du CERAS, Alfaset, Foyer handicap, …). Cette présence constitue une opportunité pour offrir des solutions concrètes aux problèmes identifiés par les jeunes concernés et les professionnels qui les accompagnent. De même nous demandons au Conseil communal d'étendre l'étude à l'adresse des femmes et des ainés ».

La marche exploratoire est un outil reconnu et soutenu par notre Conseil qui permet d'identifier de manière très concrète les besoins des utilisateurs et utilisatrices d'un secteur ou d'un quartier. Le présent rapport ancre cet outil dans sa palette de mesures permettant d'atteindre les objectifs de notre stratégie de mobilité, en particulier en matière d'accessibilité et de sécurité.

Les marches exploratoires réalisées jusqu'ici (Serrières, La Coudre) ont mis un accent particulier sur les besoins des seniors pour leurs déplacements fonctionnels (notamment pour faire leurs courses) ou de loisirs (promenade) et se sont concrétisées par la pose de bancs relais ou l'adaptation de certains trottoirs par exemple. Par ailleurs, ces marches exploratoires complètent adéquatement l'offre de cours à l'attention des seniors pour l'utilisation des transports publics, de vélos électriques ou de prévention des chutes, proposées par les associations spécialisées ou promues par notre commune.

La question de l'inclusivité de l'espace public, permettant à toutes les diversités de la population de se déplacer aisément, agréablement et en sécurité, est une préoccupation majeure du présent rapport. Les personnes souffrant de handicap, à mobilité réduite ou âgées sont au cœur de différentes actions spécifiques, tout comme une attention particulière est portée aux enfants et aux élèves et à leur zone d'activité.

D’une manière générale, les secteurs scolaires et/ou plus généralement fréquentés par les familles feront ainsi l’objet d’une réflexion spécifique, avec par exemple l’évaluation des besoins en matière de déplacement avec des poussettes.

Ainsi, notre Conseil s’engage à poursuivre et à développer les marches exploratoires selon les opportunités liées aux réaménagements urbains ou lorsqu’un besoin est identifié dans un secteur spécifique, mais à minima au rythme d’un quartier par an. Dans cet esprit, notre Conseil vous remercie de classer la motion n°333.

7.5 Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo»

«Le Conseil communal est prié d’étudier les mesures, actions et incitations nécessaires pour réduire de 5% par an, à compter de 2020 et jusqu’en 2035, le trafic motorisé individuel sur son territoire. Il est également prié d’étudier la mise en place d’un système d’indicateurs chiffrés permettant de mesurer les progrès année après année. Le système d’indicateurs est basé sur le monitoring du trafic journalier moyen en ville de Neuchâtel du «géoportail du système d’information du territoire neuchâtelois» (sitn.ne.ch), complété par des mesures ponctuelles sur les routes secondaires dans les quartiers. Ceci dans le but de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports publics, afin de réduire l'impact climatique de la ville de Neuchâtel».

Le Conseil communal partage sur le fond la volonté et l’ambition de réduire fortement le TIM sur le territoire communal. Force est cependant de constater qu’il sera sans doute impossible d’atteindre l’objectif fixé par les motionnaires dans l’ampleur attendue et dans le délai imaginé. En effet, les chiffres disponibles au niveau national montrent de manière très claire que la tendance n’est pas à la réduction de la mobilité en général et que la diminution du nombre de voitures par habitant observée ces dernières années (cf. chapitre 3.2.4, figure 8) est compensée par l’augmentation de la population qui engendre une augmentation du nombre de véhicules en circulation.

Si le trafic motorisé a fortement diminué en 2020 en raison de la pandémie Covid, il est revenu dès 2021 à un niveau proche de 2019, en Suisse comme sur le territoire de la nouvelle commune. À l’évidence, une large majorité de la population n’est pas – ou pas encore- encline à renoncer au TIM, même si la situation est nettement plus encourageante en ce qui concerne les zones urbaines, comme nous l’avons évoqué plus haut.

Des changements apparemment plus durables dans les habitudes de mobilité sont cependant observés: le recours partiel au télétravail et l’essor

du vélo vont dans le sens d'une réduction du TIM et seront quantifiables lorsque les statistiques au niveau suisse seront disponibles.

Une nette reprise de fréquentation des trains est également constatée, le record de 2019 ayant été dépassé au premier trimestre 2023. En revanche, la fréquentation des TP urbains n'a pas encore retrouvé les valeurs d'avant la pandémie.

Ces constats ne signifient pourtant pas qu'il faille baisser les bras: même s'ils sont limités, les moyens à disposition pour favoriser le report modal au niveau communal existent et les mesures mises en place depuis un certain nombre d'années portent leurs fruits, à Neuchâtel comme dans les autres villes suisses. Pour preuve, le taux de motorisation dans la commune fusionnée diminue de manière marquée et sans interruption depuis 2017 (cf. chapitre 3.2.4). Il s'agit donc de poursuivre le déploiement des mesures destinées à favoriser le report modal, telles que la mise en œuvre de la 3ème étape du plan de stationnement, la réalisation d'aménagements et de stationnement pour les vélos, le soutien à l'achat de vélos-cargo ou d'abonnements de transports publics ou encore le développement du réseau de vélos en libre-service pour n'en citer que quelques-unes.

Il est fondamental de disposer d'une base de données permettant de mesurer l'évolution des habitudes de mobilité, et donc d'évaluer la pertinence et l'efficacité des mesures introduites. Dès 2017, un monitoring du trafic a ainsi été mis en place pour l'ancienne commune de Neuchâtel, étendu dès l'automne 2022 à l'entier du nouveau territoire communal. Il permet d'observer, tous les trois ans en moyenne, l'évolution des flux de véhicules motorisés sur les axes principaux et secondaires, ainsi que les flux de piéton-ne-s et de vélos à certains carrefours stratégiques. L'évolution de la fréquentation des transports publics est quant à elle fournie chaque année par les compagnies de transports publics.

La motion demande une diminution de 5% par an de 2020 à 2035, ce qui équivaut à une diminution de 50% à cet horizon. Il n'est pas clairement précisé dans la motion si le chiffre mentionné inclut le réseau autoroutier.

La commune a peu d'emprise sur les charges de trafic sur le réseau national, voire cantonal, en particulier pour le trafic de transit. Il peut même arriver que le Canton et la Confédération prennent parfois certaines mesures qui facilitent la circulation TIM sur le réseau cantonal et autoroutier, et peuvent donc potentiellement avoir un impact en termes d'augmentation de la charge de trafic passant par ou aboutissant dans notre commune. Ce nonobstant, la stratégie détaillée dans le présent rapport vise bel et bien une diminution du TIM et à favoriser le report modal.

Parmi les mesures mises en place, notre Conseil se propose d'agir pour diminuer la charge de trafic due aux TIM sur les rues communales, en particulier de trois manières:

1) En réduisant la vitesse dans les zones résidentielles et sur certains axes, ce qui a pour effet, entre autres, de dissuader le trafic de transit en le redirigeant sur le réseau autoroutier ou sur des axes supérieurs dédiés au transit. Une telle mesure permet également de prévenir ou du moins d'atténuer l'effet des stratégies d'évitement de certains automobilistes quittant les routes fortement congestionnées aux heures de pointe, pour les rejoindre plus loin en passant par des rues résidentielles. En parallèle à cette mesure, des zones de rencontre sont créées et l'extension de la zone piétonne au centre-ville est sérieusement envisagée: tous ces éléments sont décrits plus haut. Le mouvement général dans cette direction, déjà ébauché avant la fusion dans l'ensemble des anciennes communes, a connu une accélération et une extension sur l'entier du nouveau territoire communal dès le début de la présente législature.

2) La deuxième consiste à cibler deux secteurs-clés bien connus, aujourd'hui problématiques, en particulier aux heures de pointe, et d'y appliquer des mesures de diminution des charges de trafic: il s'agit des abords du centre-ville de Neuchâtel et du centre de Peseux, où les enjeux en termes de qualité des espaces publics, d'attractivité de la mobilité douce et d'efficacité des transports publics sont précisément liés à une diminution du trafic. Le trafic de surface pourra être réduit très sensiblement, dans ces deux secteurs, en le redirigeant en amont dans les tunnels autoroutiers ou sur des axes supérieurs dédiés à la circulation de transit.

   Le Plan directeur de mobilité permettra de quantifier plus précisément la diminution du trafic qui pourra être atteinte dans ces deux secteurs.

3) Enfin, la politique de stationnement communale, coordonnée avec la stratégie P+R cantonale, vise à inciter les pendulaires à emprunter les transports publics à proximité de chez eux ou, en dernier recours, à laisser leur voiture dans les P+R en entrée de ville.

Les objectifs formulés dans le cadre de la présente stratégie et la mise en œuvre graduelle des mesures qui permettront de les atteindre répondent aux attentes exprimées par la motion, dont nous vous proposons le classement.

7.6 Motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche « Pour une politique de places de parc respectueuse des surfaces vertes »

«*La Commune adopte une politique de stationnement permettant de préserver les espaces verts et elle encourage les privés à en faire de même.*»

Les surfaces dédiées au stationnement en milieu bâti ont une emprise non négligeable, tant sur le domaine public que privé. Cela a un impact considérable sur la qualité des espaces extérieurs, limitant les possibilités de végétalisation notamment.

La règlementation actuelle pour définir le nombre de places de stationnement pour un bâtiment ainsi que le niveau de protection des espaces verts varie d'une localité à l'autre, aussi longtemps que l'entrée en vigueur du nouveau PAL n'aura pas harmonisé les règles sur l'entier du nouveau territoire communal. De plus, le Canton a révisé le Règlement d'exécution de la loi cantonale sur les constructions (RELConstr), qui posera dès le 1er octobre 2023 un nouveau cadre plus restrictif pour dimensionner le stationnement. Les projets d'envergure actuellement en cours dans la commune (La Possession, Beauregard, Monruz, etc.) recherchent une densité élevée tout en préservant des espaces végétalisés significatifs. L'offre en stationnement de voitures est restreinte et localisée dans des parkings souterrains configurés de manière à maintenir des espaces verts en pleine terre aussi généreux que possible.

L'enjeu consiste à alléger la demande de stationnement en surface en favorisant le report sur les autres modes de transport. Un réseau de mobilité douce et de transports publics attractifs ainsi qu'une offre en véhicules partagés dense pour offrir la possibilité d'utiliser une voiture lorsqu'on en a vraiment besoin constituent des conditions fondamentales à réunir. Sur cette base, l'offre en stationnement sur les parcelles privées, mais aussi sur le domaine public pourra être réduite. La révision du PAL et le nouveau RELConstr permettront de maîtriser l'offre sur les parcelles privées et de minimiser l'impact sur les espaces verts, en incitant à la réalisation de parkings en ouvrage ayant une emprise minimale sur les espaces verts afin de maximiser les surfaces en pleine terre. L'application de la 3ème étape du plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel ainsi que l'élaboration de la 4ème étape de ce plan permettront de gérer l'offre sur le domaine public, notamment en introduisant progressivement le régime de stationnement en zone bleue à Corcelles-Cormondrèche et à Valangin. Les places de stationnement en surface seront autant que possible réalisées avec des matériaux perméables afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur et de favoriser l'infiltration des eaux de pluie.

La stratégie du Conseil communal, axée sur la gestion du stationnement combinée à une politique en faveur des mobilités alternatives, prépare les conditions nécessaires à inciter au report modal et ainsi limiter la pression sur le stationnement. Cette vision coordonnée avec la révision du PAL qui posera des règles urbanistiques préservant les espaces verts, notamment en pleine terre, permet de répondre à la problématique soulevée par la motion, dont nous vous proposons le classement.

8. Consultations

Les services cantonaux compétents (SPCH et SCTR) ont été consultés sur la vision et les principes développés dans le cadre du présent rapport, tant pour ce qui est de la stratégie générale de mobilité, que sur le concept de stationnement pour le centre-ville, avec les mesures d'accompagnement envisagées.

Concernant la stratégie, le Canton est acquis sur le principe de prioriser les TP et la MD dans les centralités de Neuchâtel et de Peseux. Toutefois, il émet une réserve sur la possibilité de limiter la capacité voire de fermer les axes RC5 et/ou H10 au trafic, sauf dans le cadre d'événements d'une durée limitée.

Le retour de consultation du Service cantonal de l'aménagement du territoire sur la préétude du PAL transmise le 23 janvier 2023 portait notamment de l'analyse par domaine en matière d'urbanisation, de tourisme, de patrimoine, de mobilité, d'environnement, d'énergie, de faune, forêt et nature, d'agriculture et surface d'assolement, de viticulture, d'espace réservé aux eaux, de dangers naturels ainsi que d'alignements. Les recommandations et prises de position du Canton vont précisément dans le sens de la présente stratégie de mobilité et stationnement.

Dans ce contexte, relevons que l'autorité cantonale prend note que Val-de-Ruz, Milvignes, La Chaux-de-Fonds et La Grande Béroche représentent les communes ayant le plus d'échanges pendulaires avec Neuchâtel pour des raisons de travail. Le retour de consultation indique notamment les points suivants :

- une amélioration significative des relations ferroviaires dès 2027 entre Neuchâtel, Milvignes et La Grande Béroche en conséquence de l'ouverture du Tunnel de Gleresse.
- Pour les deux autres localités, elles seront bénéficiaires de la Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avec une halte à Cernier.
- En revanche, il n'y a, à ce stade, pas de développement prévu par le Service cantonal des transports de l'offre actuelle TP par bus entre Neuchâtel–Milvignes et Neuchâtel–Val-de-Ruz.

Ce dernier point sera sans doute abordé dans le cadre des consultations liées à la mise en œuvre du Plan cantonal de mobilité.

Pour ce qui est des adaptations du réseau TP, une coordination approfondie aura lieu avec le Canton dans le cadre de la consultation sur le plan directeur cantonal des transports publics, en cours de révision. Quant aux mesures d'accompagnement à mettre en place en prévision de la suppression des parkings des Jeunes-Rives et de Panespo, elles font l'objet d'une concertation entre la Ville et le Canton, qui sera élargie avec d'autres acteurs concernés dans le cadre du groupe de travail évoqué plus haut.

Les associations de mobilité suivantes ont été consultées sur la stratégie de mobilité[27]: l'ATE, la Citrap, Mobilité Piétonne, PRO VELO et le TCS. Elles ont toutes accueilli favorablement la stratégie, notamment le principe de prioriser la MD et les TP dans les centralités de Peseux et de Neuchâtel, ainsi que les principes généraux pour le stationnement. Le TCS salue la mise en place du 30 km/h dans les rues où il est prévu, avec une réserve concernant l'axe RC5 (volonté de sonder ses membres, cas échéant), qu'il souhaiterait maintenu à 50 km/h, à l'exception du tronçon de l'hypercentre allant de la place Alexis-Marie-Piaget à la place Pury. La proposition de tester de manière saisonnière la piétonnisation du secteur Numa-Droz / Place-d'Armes a été saluée à l'unanimité.

De manière générale, les associations actives dans le domaine de la mobilité expriment le souhait d'être impliquées dans les réflexions menées pour l'élaboration du plan directeur communal de mobilité, souhait auquel le Conseil communal entend volontiers donner suite.

Les principes généraux de la stratégie ont fait l'objet d'une présentation, sur la base du cas concret Crêt-Taconnet/Gare Sud, à la commission du DDMIE en date du 24 janvier 2023, et à la commission PAL, le 5 avril 2023.

Ces mêmes principes généraux ont également été présentés et discutés au sein de la Conférence régionale des transports 1, qui fait également office de commission mobilité pour la Région Neuchâtel-Littoral, le 6 décembre 2022.

Le rapport sera présenté à la commission du Dicastère du développement durable, de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie en date du 14 août 2023.

---

[27] L'ACS a été invitée, mais n'a pas donné suite à nos sollicitations.

9. Impacts du rapport

9.1 Impact sur l'environnement

La mobilité est l'un des principaux contributeurs aux émissions de CO_2 en Suisse, représentant environ un tiers des émissions totales du pays. En 2021, les transports étaient responsables d'environ 14 millions de tonnes de CO_2 émis en Suisse. Les émissions de CO_2 proviennent principalement du secteur routier, avec les voitures particulières, les camions et les bus comme principaux émetteurs. Le graphique ci-après (figure 25) présente la répartition par secteur des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse en 2021. Pour les transports, les émissions provenant de l'aviation et de la navigation internationales ne sont pas prises en compte.

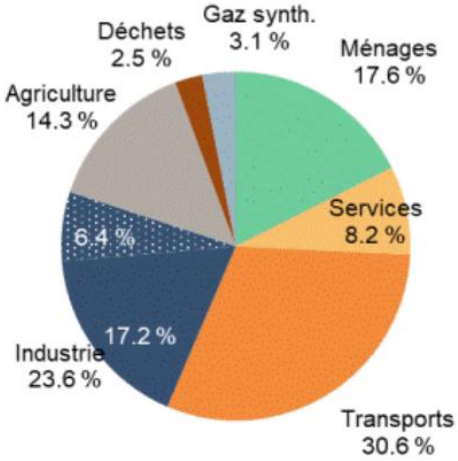


Figure 25 - Répartition par secteur des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse en 2021 –Source : OFEV, Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse.

Dans la continuité des efforts guidant les projets de la commune en la matière, les principes énoncés dans le cadre de ce rapport prennent en compte les aspects de durabilité dans les domaines des émissions de GES et de bruit, en favorisant les modes de transport les moins polluants et les moins bruyants[28].

La réduction de l'effet d'îlot de chaleur est également au centre de l'attention, avec la volonté de réduire certains espaces réservés à la circulation et au stationnement de véhicules en surface, ce qui offre de nouvelles possibilités de végétaliser les espaces publics et de perméabiliser les sols.

[28] NB Selon l'OFEV, limiter la vitesse constitue une mesure efficace pour obtenir une réduction significative du bruit de la circulation routière. En baissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, les émissions sonores sont réduites d'environ 3dB, ce qui correspond à une diminution du trafic de moitié.

Aux yeux de notre Conseil, la stratégie de mobilité et du stationnement constitue un levier de développement majeur en matière de durabilité, dans ses trois aspects environnemental, social et économique.

9.2 Impact sur les finances

En juin 2020, le Conseil général de l'ancienne ville de Neuchâtel votait le réaménagement des Jeunes-Rives et entérinait la décision de supprimer définitivement le parking des Jeunes-Rives pour laisser la place à plus d'espaces verts, de places de jeux et d'endroits de rencontre[29].

Cette décision a induit la nécessité d'inscrire la question du report du stationnement sur les Jeunes-Rives dans une réflexion globale sur le stationnement et l'accessibilité du centre-ville.

La mise en place de ce processus a impliqué la recherche de solutions pertinentes, pragmatiques et financièrement viables en matière de mesures de compensation et d'accompagnement.

En matière d'impact financier, il convient de relever les constats majeurs suivants:

- La suppression des 300 places de parc des Jeunes-Rives induite par la décision d'aménagement du nouveau parc urbain des Jeunes-Rives, à laquelle s'ajoute celle des 200 places de parc de Panespo, induira un manque à gagner annuel en termes de recettes de stationnement à hauteur de CHF 900'000 francs[30]. Cette perte de revenus est difficilement compensable sans adopter une politique tarifaire de stationnement alignée sur les conditions actuelles du marché.
- Les mesures de compensation et d'accompagnement, notamment pour ce qui concerne la gestion des flux pendulaires, ne peuvent être déterminées sous la seule autorité de notre Commune. Elles s'inscrivent dans le développement de la stratégie cantonale P+R et doivent être débattues dans le cadre des échanges avec les différents partenaires impliqués.

---

[29] Références sources:

- Rapport no 20-001 du Conseil communal au Conseil général concernant le nouveau parc urbain des Jeunes-Rives
- Procès-verbal no 41 de la séance du Conseil général du 29.06.2020,
- Arrêté du 29.06.2020 concernant les Jeunes-Rives, aménagements secteur 1, réalisation,

[30] Enveloppe estimative basée sur une moyenne établie en période hors Covid (2019 et 2022)

Les discussions entre les différentes parties prenantes impliquées étant en cours, le coût et la part de financement à charge de notre Commune ne sont pas encore mesurables à ce jour. Le périmètre d'engagement de notre Commune sera déterminé dans le cadre du Plan Directeur Mobilité.

Les investissements nécessaires ces deux prochaines années pour la mise en œuvre de la stratégie de mobilité et stationnement décrite dans le présent rapport sont les suivants:

2023-24	Renouvellement des vélos en libre-service (VLS)	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	100'000.-
2024	Extension VLS	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	30'000.-
2022-24	Stationnement vélo	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	80'000.-
2025-26	Stationnement vélo	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	80'000.-
2023-24	Plan directeur de la mobilité	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	200'000.-
2023-24	3ème étape du plan de stationnement (cf. chapitre 5)	Investissement déjà planifié de compétence CC	200'000.-
2023-24	Monitoring de trafic	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	105'000.-
2023-24	Renouvellement abribus	Investissement déjà à la planification financière et de compétence du CC	200'000.-
2023-24	Modération du trafic (zones 30 et de rencontre)	Investissement déjà planifié dans le cadre des travaux sur le DP de compétence du CG	500'000.-

2023-24	Projets d'aménagement incluant une modération du trafic	Investissements inclus dans les crédits des projets	Inclus
2024	Mesures d'accompagnement en lien avec la fermeture des parkings Jeunes-Rives et Panespo	À inscrire au budget 2024 et/ou 2025	Montant pas encore estimable
2023-24	Mise en conformité arrêts de bus (LHand)	Investissement déjà planifié dans le cadre des travaux sur le DP de compétence du CG	1,6 Mio

9.3 Impact sur le personnel communal

Le suivi adéquat du programme soumis à votre Autorité sera assuré dans le cadre des dotations existantes, pour ce qui est du Dicastère en charge de la mobilité. Les compétences requises notamment au sein de l'Office de la mobilité et du bureau technique sont progressivement adaptées à l'évolution des besoins, au gré des mutations de personnel et dans le cadre de la formation continue. Le Service de la mobilité, des infrastructures et de l'énergie optimise ses tâches et son l'organisation du pôle « technique », ce qui lui permet de repourvoir des postes prévoyant des compétences partagées et transversales, à l'occasion de départs à la retraite de collaboratrices et collaborateurs, tout en respectant l'enveloppe globale actuelle de dotation en personnel du service.

Le déploiement des mesures prévues au chapitre 5 de la présente stratégie de mobilité et stationnement nécessitera un ajustement de ressources, associé à une nouvelle approche de gestion par le Service de la protection et de la sécurité.

D'éventuelles études spécifiques seront réalisées, comme jusqu'ici, dans le cadre de mandats ponctuels.

10. Conclusion

Les raisons qui motivent notre mobilité en zone urbaine sont multiples. Les déplacements peuvent être effectués avec différents moyens de transport, parfois combinés, et plusieurs destinations peuvent s'enchaîner sur un même trajet (travail, achats, loisirs, formation, etc.).

En Suisse, l'équilibre entre l'usage de la voiture privée et d'autres modes de transport est un enjeu majeur. Depuis le commencement du XXème siècle, on a observé une augmentation constante du taux de motorisation, atteignant un rapport d'une voiture pour deux personnes dès l'année 2000. Toutefois, ce taux a plafonné en 2016 et commencé à décliner à partir de 2018.

Cette tendance à la baisse a été remarquée de manière plus précoce et plus prononcée dans les grandes villes, comme illustrée dans la figure 92, chapitre 3.2.4. Ceci est facilement explicable par la densité supérieure de services et de transports publics dans ces zones urbaines, par rapport aux petites localités où la voiture demeure le moyen de transport le plus pratique.

Dans notre commune fusionnée, cette même tendance a débuté en 2017 et elle se poursuit, comme le montrent les statistiques les plus récentes de fin 2022.

Sur le territoire communal, on peut relever que 30% des ménages ont abandonné l'usage de la voiture individuelle, un chiffre qui atteint près de 60% dans les grandes villes comme Berne et qui augmente de 3% tous les cinq ans. On constate par ailleurs que de plus en plus de jeunes diffèrent l'obtention de leur permis de conduire, voire y renoncent complètement. La décision d'acheter, de garder ou d'abandonner une voiture se pose à certains moments clés, comme un changement de domicile, de lieu ou de conditions de travail, de situation professionnelle ou familiale. Or, ces moments-clé sont beaucoup plus fréquents qu'on l'imagine: pour ne prendre que ce critère, près de 20% de la population communale change de domicile chaque année !

Le rôle visé par notre Autorité est celui de mettre en place les conditions-cadres propices pour accompagner cette transition et favoriser le report modal, en coordination avec les politiques cantonale et fédérale en la matière. Ces conditions-cadres visent à répondre aux quatre enjeux fondamentaux en matière de mobilité dans l'espace urbain, définis dans le cadre de la présente stratégie: l'accessibilité, la santé et la qualité de vie, la gestion de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la sécurité.

Un réseau de mobilité douce et de transports publics attractifs combiné à une urbanisation compacte sont les ingrédients de base pour un report modal significatif. Ce dernier doit permettre le déclenchement d'un cercle vertueux pour une circulation plus fluide et efficace, y compris pour les voitures, des espaces publics plus attractifs et calmes, une mobilité moins accidentogène, moins bruyante et plus saine favorisant l'activité physique et enfin des émissions de gaz à effet de serre amoindris.

Le choix de développer un réseau multimodal fort et attractif offre également plusieurs effets positifs sur la santé mentale des habitant-e-s ainsi que celle des visiteuses et visiteurs. Il contribue notamment à réduire le stress, favoriser l'activité physique, diminuer l'isolement social, faciliter le contact avec la nature et renforcer le sentiment d'autonomie et d'indépendance.

La configuration de notre territoire est propice à la transition, grâce à son tissu bâti compact et à son organisation multipolaire.

La stratégie voulue par notre Conseil tient compte des spécificités, besoins, ressources et potentialités propres à notre commune. Elle inclut, dans une approche à 360 degrés, la planification intégrée, la priorisation des transports durables, l'accessibilité, l'équité, la gestion de la demande, l'utilisation de technologies et équipements adaptés, la participation des parties prenantes et un suivi et une évaluation rigoureux, pour mettre en œuvre des solutions de mobilité sur mesure, efficaces et durables.

Sur la base de la stratégie décrite dans le présent rapport, un plan directeur de mobilité sera développé avec l'appui d'un mandataire, en coordination avec les acteurs concernés et avec le PAL en cours de révision.

Il est planifié pour être présenté au CG en 2024 et sera -décliné selon les points suivants:

a) réalisation d'un diagnostic détaillé des forces et des faiblesses des équipements;
b) élaboration d'un concept multimodal;
c) définition des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs;
d) matérialisation des actions par des plans sectoriels;
e) estimation des coûts et calendrier.

Le déploiement, la consolidation et le développement des mesures présentées dans le présent rapport permettront de capitaliser sur l'existant, de développer les potentiels identifiés et d'offrir des solutions pragmatiques à l'échelle des besoins et des attentes des résident-e-s et visiteuses et visiteurs de notre commune.

C’est dans cet esprit et sur la base de ce qui précède, que nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et classer les motions n°325, 329, 330, 333, 335 de l’ancienne commune de Neuchâtel et la motion sans numéro des Verts de l’ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche.

Neuchâtel, le 28 juin 2023

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,	Le chancelier,
Nicole Baur	Daniel Veuve

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction 1

2. Enjeux et objectifs fondamentaux 3

2.1 Contexte de la mobilité en Suisse 4

2.2 Vision directrice 6

2.2.1 Accompagner le changement 6

2.2.2 S'adapter aux nouvelles offres régionales 7

2.2.3 Valoriser les atouts de notre territoire 8

2.2.4 Répondre à quatre enjeux majeurs 10

2.3 Bases légales et planifications supérieures 12

2.3.1 Cadre fédéral et cantonal 12

2.3.2 Articulation du «Projet de territoire» et du Plan directeur de la mobilité 13

2.3.3 Travaux autour du PAL des anciennes communes 15

3. Constats sur le territoire communal 16

3.1 Historique 16

3.2 Évolution des tendances dans le domaine de la mobilité 17

3.2.1 Pour la marche 21

3.2.2 Pour le vélo 21

3.2.3 Pour les transports publics 22

3.2.4 Pour le transport individuel motorisé 24

3.2.5 Pour le stationnement 26

3.3 Réseau de mobilité – constats et observations 27

3.4 Évolution des infrastructures 31

3.5 Mobilité, emploi et tourisme 32

4. Stratégie communale de la mobilité 33

4.1 Réseau piéton 34

4.2 Réseau cyclable 36

4.3 Transports publics 39

4.4 Transports individuels motorisés (TIM) 41

4.4.1 Organisation du réseau 41

4.4.2 Adaptation de la vitesse en zone urbaine 45

4.4.3 Promotion des alternatives de mobilité individuelle au TIM 46

4.4.4 Accompagnement de la transition vers la mobilité électrique 46

4.4.5 Gestion du trafic logistique 47

4.4.6 Libérer les centralités de l’emprise du stationnement 48

5. Vision directrice du stationnement automobile 49

5.1 Focalisation sur le centre-ville 49

5.2 Situation actuelle sur la commune 51

5.3 Principes directeurs 52

5.3.1 Schéma de tarification 54

5.3.2 Adaptation de la tarification des P+R 55

5.3.3 Révision des règles de gestion 56

5.4 Plan d’action 58

5.4.1 Phase 1 (dès 2020) 58

5.4.2 Phase 2 (2022 à 2024) 59

5.4.3 Phase 3 (dès le 1er janvier 2025) 62

5.4.4 Analyse offre / demande en semaine 63

5.4.5 Analyse offre / demande le samedi 64

5.5 Chaine de déplacement..... 65

6. Promotion et communication pro-active 67

7. Réponses aux motions relatives à la mobilité..... 68

7.1 Motion n°325 «Pour l'agrandissement de la zone piétonne et la création de zones piétonnes dans d'autres quartiers périphériques de la Ville» 68

7.2 Motion n°329 «Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité»..... 71

7.3 Motion n°330 «Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente» 75

7.4 Motion n°333 « Etendre les « Marches exploratoires » à toute la population » 76

7.5 Motion n°335 «Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo» 77

7.6 Motion sans numéro des Verts de l'ancienne Commune de Corcelles-Cormondrèche « Pour une politique de places de parc respectueuse des surfaces vertes » 80

8. Consultations 81

9. Impacts du rapport 83

9.1 Impact sur l'environnement 83

9.2 Impact sur les finances..... 84

9.3 Impact sur le personnel communal..... 86

10. Conclusion 87

TABLE DES MATIERES 90

ANNEXES..... 94

1. Tableau synoptique des engagements et bases légales 94

2. État et usage du réseau de mobilité détaillés par mode 96

2.1 Échelle régionale 96

2.1.1 Vélo 96

2.1.2 Transports publics 96

2.1.3 TIM 97

2.2 Échelle communale 101

2.2.1 Marche à pied 101

2.2.2 Vélos et autres engins assimilés 103

2.2.3 Transports publics 104

2.2.4 Transports individuels motorisés 107

2.2.5 Réseau routier 107

3. Échelle temporelle 112

4. Stationnement : règles de gestion, demande et offre de stationnement actuelles 113

4.1.1 Règles de gestion 113

4.1.2 Offre de stationnement 113

4.1.3 Demande en stationnement 114

4.1.4 Gestion de stationnement 118

4.1.5 Comparaison avec la situation de villes analogues 118

5. Périmètre d'étude stationnement 121

6. Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Principe d'action, étape 1 - secteur du Littoral Centre 122

7. Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Carte cantonale des typologies de P+R 123

8. Vignettes 124

9. Résolution des abréviations 125

ANNEXES

1. Tableau synoptique des engagements et bases légales[31]

Le tableau suivant énumère les principaux instruments en vigueur, aux niveaux international, fédéral, cantonal et communal. Ces instruments posent le cadre dans lequel la présente stratégie de mobilité doit s'inscrire, conformément aux engagements fédéraux et cantonaux, et au droit supérieur.

Confédération	
Instruments	**Principaux engagements**
Accords de Paris	Diminution de 50% des GES d'ici 2030, neutralité carbone en 2050
Loi sur l'énergie (LEne) et Loi CO_2	Fixe les stratégies énergétique et climatique conformément aux accords internationaux
Loi fédérale sur les routes nationales	Autorisation de vendre de l'électricité pour ravitailler les véhicules
Loi fédérale relative aux objectifs en matière de protection du climat (LCl)	Effet des émissions de GES d'origine humaine générées en Suisse ramené à zéro d'ici à 2050
Plan sectoriel des transports	Réalisation de la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle et du contournement routier de ces deux dernières villes Objectif de favoriser le report modal transfrontalier en faveur des TP
Loi sur les voies cyclables	Obligation pour les communes et les cantons de planifier les voies cyclables et de s'assurer de leur interconnexion et de leur sécurité
Loi sur l'égalité pour les handicapés (Lhand)	Éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées en garantissant notamment l'accessibilité aux transports publics d'ici le 1er janvier 2024
Canton	
Instrument	**Principaux engagements**
Plan climat	Diminution de 90% des GES d'ici 2040
Plan directeur cantonal	Stabilisation du trafic TIM, augmentation des flux uniquement sur les TP et la MD
Plan directeur régional (PDR) de la COMUL	Développement de l'urbanisation autour des gares et des axes de mobilité principaux et utilisation du mode de transport le plus adapté (multimodalité)

[31] Remarque pour le CC : L'entrée en vigueur des différents instruments listés dans le tableau synoptique sera ajoutée dans le rapport final présenté au Conseil général

Loi sur la mobilité douce	Augmentation de la part modale vélo, de manière à atteindre la moyenne suisse
Plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC)	Mise en place d'un réseau cyclable et de stationnement vélo vers les gares ferroviaires, cf. aussi rapport VDN
Stratégie mobilité 2030	Mise en œuvre du RER neuchâtelois, qui prévoit à l'horizon 2035 la jonction Corcelles – Bôle ainsi qu'à l'horizon 2045 le prolongement du Littorail Réalisation du contournement Est de La Chaux-de-Fonds et étude de la traversée de Peseux Développement d'un réseau cyclable coordonné au niveau cantonal. Augmentation de la part modale «vélo utilitaire»
Objectifs de la Région Neuchâtel littoral	Stimuler les collaborations intercommunales dans le but de promouvoir et de développer ses atouts en matière de qualité de vie et d'innovation
Stratégie P+R	Élaboration en cours, en coordination avec les communes
Plan directeur des transports publics	Élaboration en cours, en coordination avec les communes
Projets d'agglomération	Les projets d'agglomération prévoient des mesures visant à valoriser les espaces publics et à favoriser une mobilité plus durable, cofinancées par la Confédération
Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr)	Définition des règles pour définir le dimensionnement de l'offre en stationnement pour les constructions en fonction de leur affectation. La nouvelle version entrera en vigueur au 1er octobre 2023 et prendra en compte de manière plus marquée la qualité de desserte en transports publics afin de favoriser le report modal.
Commune	
Charte pour une mobilité urbaine durable (ancienne commune de Neuchâtel)	L'augmentation des besoins en transports doit être le fait de la mobilité douce et des transports publics, qui seront prioritaires sur les TIM
Stratégie énergétique 2035 (ancienne VDN)	Remplir les exigences de la société à 2'000 watts d'ici 2050. Pour la mobilité, cela implique de diminuer la consommation d'énergie (par rapport à 2010) de 22% jusqu'en 2020[32], de 46% d'ici 2035 et de 86% d'ici 2050
Plan communal des énergies (soumis en 2023 au CG)	L'une des actions visera à favoriser la mobilité douce moins énergivore et à favoriser l'intermodalité des modes de déplacement
Projets d'aménagement des anciennes communes	Renforcer l'offre TP et MD, valoriser les espaces publics
3ème étape du plan de stationnement.	Optimisation du stationnement sur le domaine public, encouragement au transfert modal vers les TP et la MD

[32] La diminution de la consommation d'énergie entre 2010 et 2020 est estimée à -5%. L'objectif fixé à -22% n'est donc largement pas atteint.

2. État et usage du réseau de mobilité détaillés par mode

2.1 Échelle régionale

2.1.1 Vélo

À l'échelle du canton, des déplacements à vélo à plat jusqu'à 10 km peuvent être effectués en 30 minutes environ. Le vélo électrique permet d'aider à franchir certains dénivelés. Le réseau cyclable cantonal est globalement intéressant sur le littoral grâce à une topographie favorable, mais les aménagements sont encore incomplets, voire inexistants, sur certains axes.

Le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC) en cours de réalisation amène régulièrement son lot d'améliorations, dont notamment les aménagements cyclables à l'avenue du Vignoble ainsi que la mise en zone 30 des Sablons et de l'axe Fornachon-Tombet. En revanche, le lien avec le Nord-Est du Val-de-Ruz, soit sa partie la plus peuplée, est peu attractif non seulement à cause du dénivelé, mais surtout du fait que les liaisons avec notre commune se font par des axes routiers potentiellement dangereux pour les cyclistes.

Parmi les mesures prévues au niveau fédéral, relevons que l'OFROU mettra l'accent sur l'amélioration du réseau cyclable pour le franchissement des jonctions autoroutières, une mesure qui profitera directement au carrefour de Vauseyon. Au niveau cantonal, les autorités travaillent actuellement à la réponse à un postulat visant à améliorer la liaison Neuchâtel-Val-de-Ruz.

2.1.2 Transports publics

Le réseau régional de transports publics (train, tram, car postal, bus) dessert bien l'ensemble du territoire cantonal depuis et vers Neuchâtel, grâce à une accroche sur le réseau ferroviaire offrant des cadences à la demi-heure, complété par un réseau de bus régionaux relativement dense. La ligne à destination de La Chaux-de-Fonds pêche par un temps de parcours peu concurrentiel par rapport à la route, ainsi que des pannes ou des retards fréquents, tandis que la desserte avec La Grande-Béroche en est encore à la cadence horaire (qui passera toutefois à la demi-heure

vers 2025). La future ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds offrira des cadences au quart d'heure et un temps de parcours prévu en une quinzaine de minutes, renforçant l'attractivité du train pour La Chaux-de-Fonds et le nord-est du Val-de-Ruz, grâce à la future halte de Cernier.

De manière plus générale, une faiblesse importante du réseau ferroviaire régional réside dans le fait que toutes ses lignes ont leur terminus à la gare CFF de Neuchâtel. Les liaisons entre l'Ouest et l'Est du littoral sont ainsi peu attractives en raison de la rupture de charge imposée en gare de Neuchâtel. C'est néanmoins la Confédération qui est compétente dans ce domaine, en coordination avec les cantons et, dans une moindre mesure, avec les communes.

2.1.3 TIM

Le réseau routier national et cantonal offre une qualité de desserte fine avec des jonctions proches des centralités de la commune. Le tunnel sous la Vue-des-Alpes offre un lien direct aisé avec les Montagnes, bien que régulièrement congestionné aux heures de pointe.

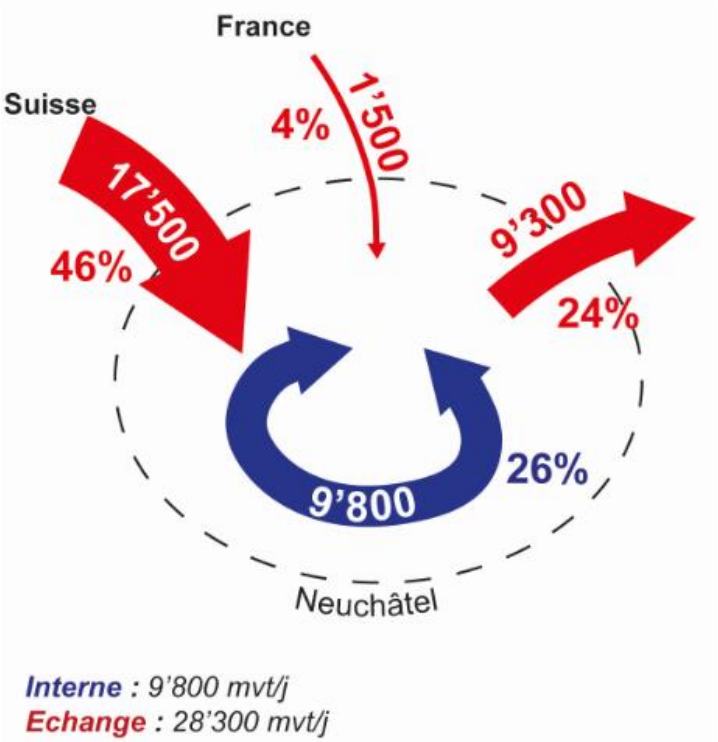


Figure 26 - Structure des mouvements pendulaires (Source: HES-SO 2021)

Une analyse des déplacements à l'intérieur et à l'extérieur de l'ancienne commune de Neuchâtel, réalisée en 2020, donne une vision intéressante des flux pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel, tous modes de transports confondus[33].

La carte présentée en page suivante (figure 27) montre que les principaux flux se situent entre l'ancienne localité de Neuchâtel et la commune de Val-de-Ruz, suivie de La Chaux-de-Fonds, Milvignes et La Grande Béroche.

[33] Cette étude des flux pendulaires est basée sur le « relevé structurel » (RS) effectué chaque année par la Confédération auprès de 200'000 habitant-e-s de Suisse âgé-e-s de 15 ans ou plus. Afin d'augmenter la fiabilité des informations (lieu de domicile et de travail ou de formation, mode de transport emprunté, etc.), l'étude s'est basée sur un pooling quinquennal des RS de 2014 à 2018. Bien que l'étude date de 2020, elle est donc basée sur des données récoltées avant la pandémie du Covid.

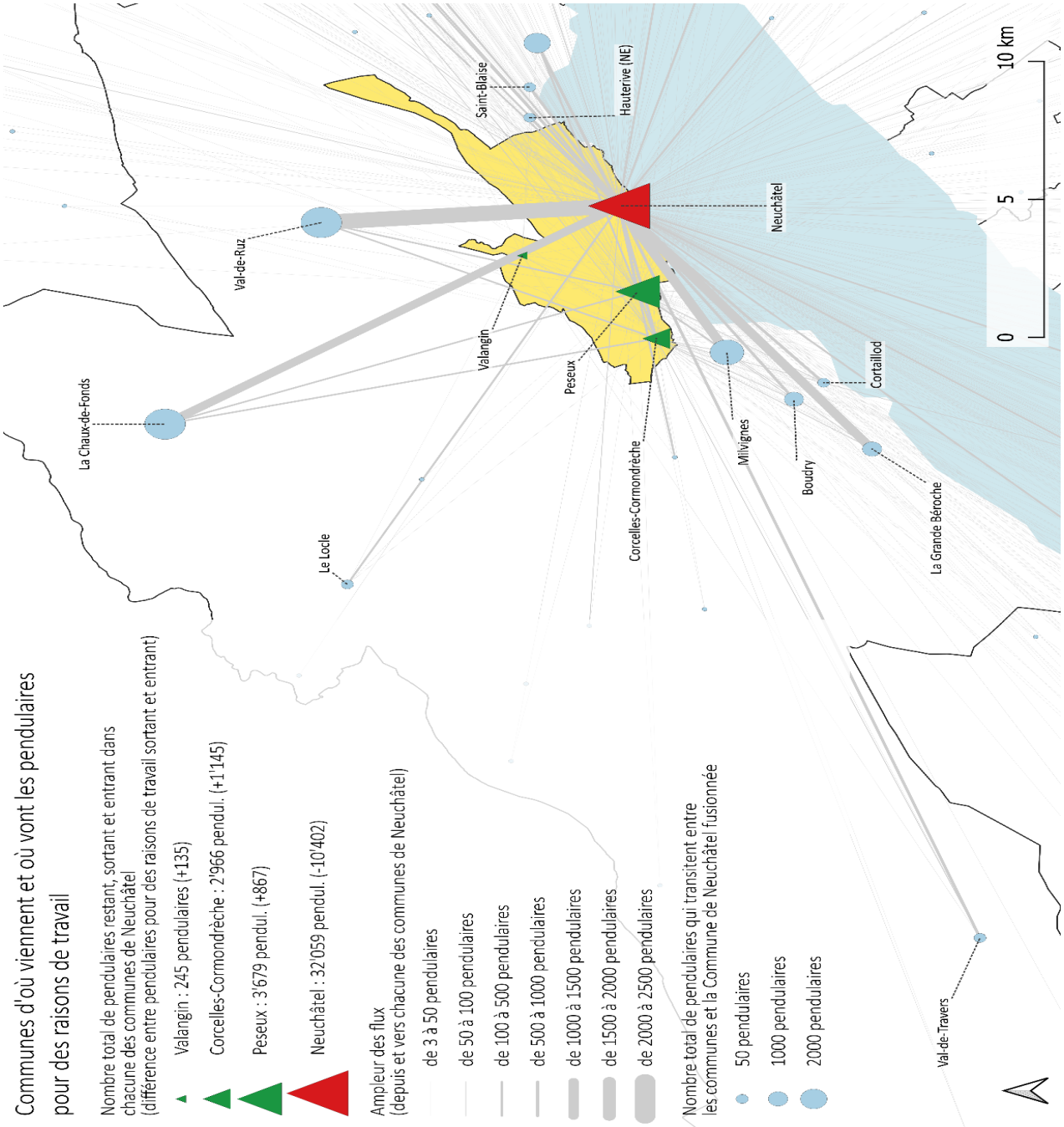


Figure 27 - Déplacement des pendulaires de et à destination des localités de la commune fusionnée de Neuchâtel. (Source: HES-SO, 2021)

Les chiffres clés extraits de cette étude permettent de mieux comprendre la nature des flux pendulaires en lien avec notre commune:

- 88% des pendulaires pour raison de formation utilisent les TP, la marche ou le vélo.
- 48% des pendulaires pour raison de travail utilisent les TP, la marche ou le vélo.
- 4 communes représentent 36% des pendulaires entrant à Neuchâtel pour travailler: il s'agit de Val-de-Ruz, Milvignes, La Chaux-de-Fonds et La Grande-Béroche.
- Ces 4 communes représentent environ 5'000 voitures entrant à Neuchâtel chaque jour, dont près de 1'700 de Val-de-Ruz.
- 40 à 80% environ des pendulaires ayant une bonne liaison TP à destination de Neuchâtel renoncent à la voiture pour se rendre au travail.
- 20 à 30% environ des pendulaires ayant une liaison TP médiocre à destination de Neuchâtel renoncent à la voiture pour se rendre au travail[34].

Les travailleur-euse-s à destination et en provenance des quatre communes précitées (soit Val-de-Ruz, La Chaux-de-Fonds, Milvignes et La Grande Béroche) effectuent leurs trajets principalement en voiture. Ceci s'explique par l'offre en transports publics moins performante en comparaison avec le réseau routier, plus efficace et pratique.

En revanche, les trajets de et vers les villes hors canton sont effectués principalement en transports publics, même pour Fribourg avec laquelle la liaison ferroviaire est pourtant sinueuse et la cadence horaire peu attractive. Une explication plausible à cela est que le réseau routier entre Neuchâtel et Fribourg est lui aussi peu performant.

À une échelle plus locale, on observe que pour les échanges avec Hauterive, St-Blaise et la Tène, ce sont les transports publics qui sont le plus utilisés. Cela peut s'expliquer par le fait que ces trois communes sont desservies par deux lignes de trolleybus offrant des cadences élevées.

[34] Il est plausible qu'il s'agisse principalement des lycéen-ne-s et étudiant-e-s.

2.2 Échelle communale

2.2.1 Marche à pied

Les conditions pour les piétonnes et piétons sont globalement favorables, notamment grâce à certains aménagements particuliers tels que la zone piétonne du centre-ville, la Ficelle reliant Corcelles à la gare de Corcelles-Peseux ou encore un itinéraire piéton en site propre le long des rives du lac, en mixité avec les vélos pour certains tronçons. L'ancienne Ville de Neuchâtel a d'ailleurs reçu le prix «Brosse à chaussures d'Or» décerné en 2020 à 5 villes suisses par l'association Mobilité Piétonne[35]. Ces dernières années, une attention particulière a été portée aux usagères et usagers vulnérables, avec des mesures ciblées pour les aîné-e-s, les personnes à mobilité réduite et les enfants, notamment par l'installation de bancs-relais et d'itinéraires pour les écolières et écoliers. Un grand atout de la nouvelle commune est son organisation polycentrique. Ainsi, une grande partie de la population réside à moins de 10 minutes à pied d'une centralité de quartier plus ou moins fournie en commerces, écoles et services (cf. figure 30 en page suivante).

Toutefois, le réseau piéton (cf. figure 28 en page suivante), présenté en page suivante, connait certaines lacunes, notamment à proximité des infrastructures autoroutières et ferroviaires, qui constituent à plusieurs endroits des barrières ou chicanes importantes. De plus, certains quartiers développés en «poche» manquent de perméabilités piétonnes, notamment pour favoriser le rabattement et l'accès vers les centralités et les arrêts de transports publics. C'est le cas notamment à Peseux dans les quartiers situés au nord de la route cantonale H10, où les perméabilités piétonnes Nord-Sud sont relativement lacunaires, comme le montre la carte ci-dessous.

[35] L'étude «Marchabilité et santé – comparaison entre 16 villes suisses» a analysé l'infrastructure et la réalisation des aménagements planifiés dans les villes partenaires ainsi que la satisfaction de la population. Les données relevées permettent d'évaluer et de comparer les infrastructures piétonnes dans les diverses villes. Parmi les 16 villes évaluées, 6 comportaient entre 20'000 et 60'000 habitant-e-s.

Figure 28 - Schéma du réseau piéton au nord de l'arrêt de bus «Peseux, Vignoble». En bleu: itinéraires accessibles au public. En rouge: itinéraires inexistants ou inaccessibles au public

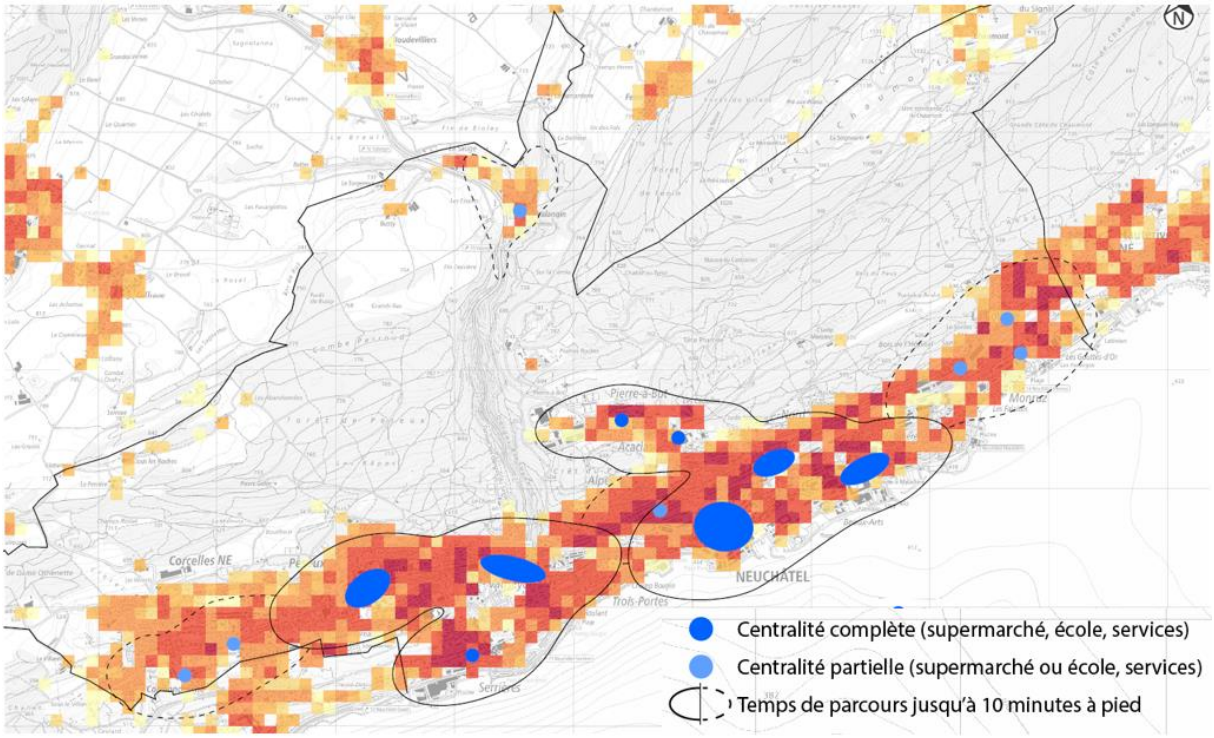


Figure 29 - Centralités et temps de parcours de 10 minutes autour de celles-ci, en tenant compte de la pente. (Source du fond de carte avec densité des habitant-e-s: ARE)

2.2.2 Vélos et autres engins assimilés

Le territoire est composé d'un réseau cyclable de qualité inégale. Il est utilisé non seulement par les cyclistes, mais aussi par un certain nombre d'engins ayant l'obligation d'emprunter le réseau cyclable, tel que les vélos-cargos, les trottinettes électriques, certains gyropodes[36] et chaises roulantes électriques, etc.

Certains itinéraires en site propre offrant un excellent niveau de sécurité et de confort sont aménagés sur les rives du lac, mais aussi ailleurs, par exemple entre Corcelles et Peseux (la Ficelle). À l'inverse, plusieurs axes avec des charges de trafic élevées sont dépourvus d'aménagements cyclables et sont donc empruntés uniquement par des cyclistes expérimenté-e-s. Dans certains secteurs, le marquage de bandes cyclables ou de voies de bus permet d'améliorer les conditions de sécurité, mais les carrefours, en particulier les giratoires, restent inhospitaliers pour les cyclistes peu expérimenté-e-s. Il existe toutefois des itinéraires alternatifs intéressants à valoriser à travers les quartiers: les faibles charges de trafic et le régime de vitesse en zone 30 y permettent une cohabitation entre cyclistes et véhicules motorisés en toute sécurité.

Sur le plan du stationnement, une offre conséquente existe dans plusieurs centralités de la commune, notamment certaines gares et les abords de la zone piétonne. Toutefois, plusieurs secteurs sont encore sous-équipés, tels que des centres commerciaux et des équipements publics, ainsi que des arrêts des transports publics régionaux. C'est notamment le cas de la halte des Deurres, du nœud de transports publics de Vauseyon, du centre commercial de la Maladière ou encore du centre sportif de la Riveraine.

En complément aux aménagements, l'offre de vélos en libre-service contribue à populariser la pratique de la bicyclette pour les loisirs, mais aussi pour les trajets pendulaires, parfois en combinaison avec d'autres modes de transport, tels que le bus ou la voiture, grâce à la présence de bornes NeuchâtelRoule dans certains P+R.

---

[36] Un gyropode est un petit engin électrique à deux roues, muni d'un plateau sur lequel l'usager-ère se tient debout pour se déplacer, éventuellement en maniant un manche de conduite. On peut citer en exemple de ce type d'engins le Segway ou encore l'Hoverboard.

L’offre et l’utilisation augmentent régulièrement depuis plusieurs années: alors qu’en 2018 le réseau mettait à disposition 220 vélos répartis sur 25 emplacements, dès 2022, on pouvait compter 320 engins répartis sur près de 50 emplacements. Le réseau est l’un des plus grands de Suisse puisqu’il s’étend désormais sur plus de 25 km, entre Vaumarcus et Cornaux. Fin 2022, des vélos cargos dont l’achat est subventionné par notre Commune complètent encore cette offre: la Ville offre une aide financière pour l’acquisition d’un vélo cargo aux ménages ne possédant pas ou renonçant à posséder une voiture privée. Ce type d’engins, dont les ventes sont en plein essor et dont la demande de subvention a connu un franc succès en 2022, permet de transporter des enfants et/ou des marchandises; ils se substituent donc aisément à un véhicule privé pour les trajets jusqu’à 5 km.

2.2.3 Transports publics

Le réseau de transports publics est de bonne qualité en regard de la taille de la ville. Selon l’OFS la qualité de desserte théorique est plutôt supérieure à ce qui est observé dans d’autres villes suisses de taille comparable. La qualité de desserte est déterminée sur la base des horaires des entreprises de transport par l’Office fédéral du développement territorial (ARE).

Les quartiers d’habitation et d’emplois sont globalement bien desservis par le réseau actuel comme l’indiquent les deux cartes présentées en page suivante (figures 30 et 31 présentées dans les pages suivantes). Cela dit, on observe quelques déficits de qualité de desserte au centre de Serrières et aux Vernets (Corcelles), quartiers pourtant densément peuplés et offrant un certain nombre d’emplois. La desserte est également moyenne dans les hauteurs de Peseux et de Corcelles: l’habitat y est toutefois moins dense et les emplois pratiquement inexistants.

L’offre de transports publics est globalement performante, bien que les ralentissements aux heures de pointe sur plusieurs lignes empêchent certaines courses de tenir leurs horaires. Les secteurs problématiques sont indiqués dans les pages précédentes, au chapitre 2.1.2 de l’annexe 2.

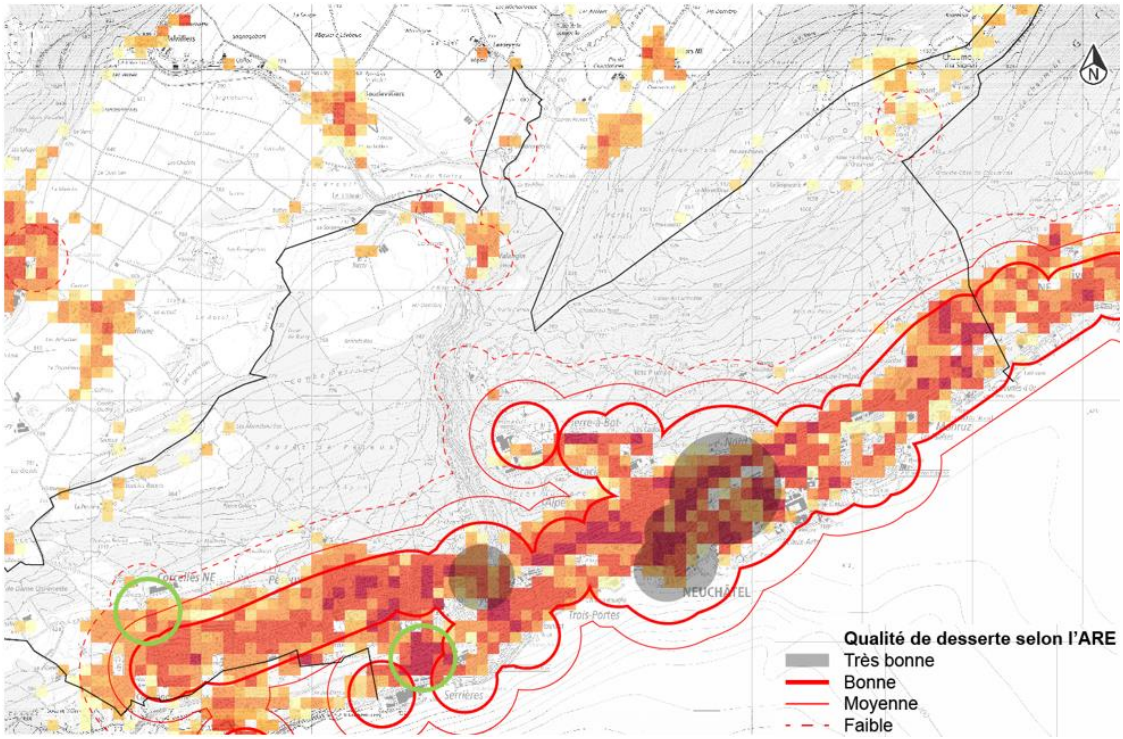


Figure 30 - Densité de population et qualité de desserte des TP (trait gras : desserte bonne à très bonne; traitillé: desserte moyenne). En vert: améliorations à traiter en priorité. Une version en grand format est à disposition sur le portail du Conseil général.

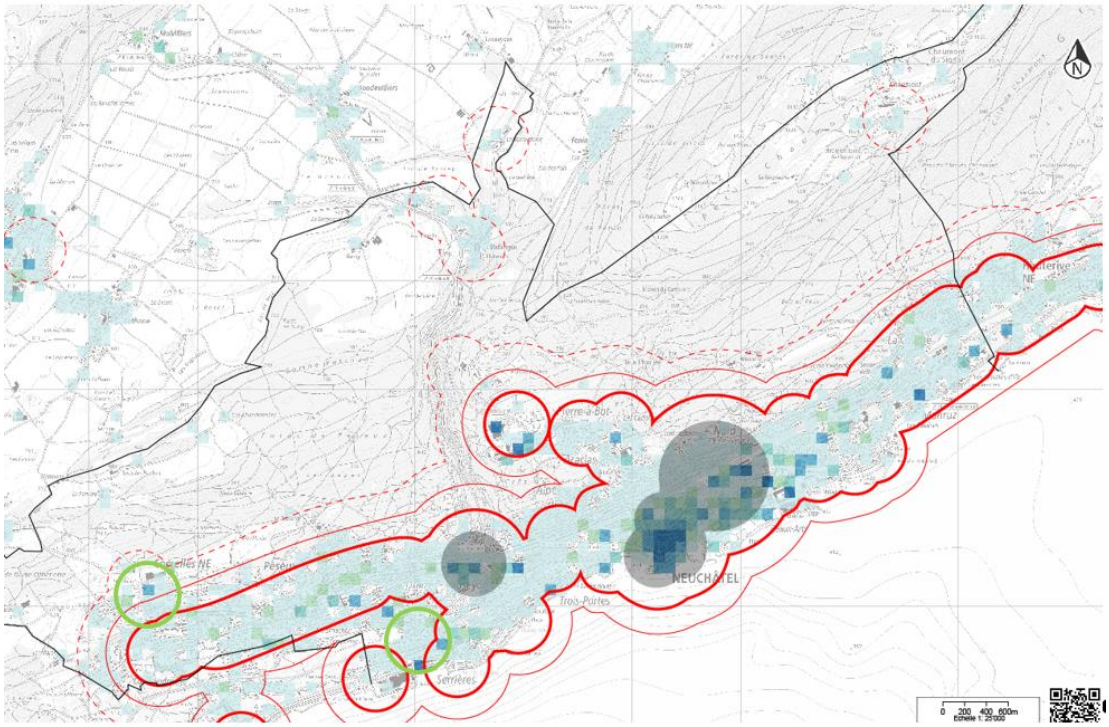


Figure 31 - Densité d'emploi et qualité de desserte des TP (trait gras: desserte bonne à très bonne; traitillé: desserte moyenne). En vert : améliorations à traiter en priorité. Une version en grand format est à disposition sur le portail du Conseil général.

La carte ci-après (figure 32) représente de manière schématique la structure actuelle du réseau de transports publics et identifie ses lacunes de desserte.

Le réseau est organisé autour de deux nœuds de transports publics: la place Pury et la gare de Neuchâtel. Toutefois, l'excellente qualité de desserte de Vauseyon révèle le potentiel de requalification de ce carrefour routier en véritable interface multimodale. Dans le même esprit, les haltes ferroviaires régionales mériteraient également que leur rôle d'interface soit renforcé par l'aménagement d'espaces publics qualitatifs facilitant le passage du train vers les autres modes tels que le bus, le vélo ou la voiture (privée ou partagée). Les lacunes identifiées dans le réseau concernent principalement des liaisons reliant le haut et le bas du territoire communal, les axes Ouest-Est étant bien desservis par le réseau de bus et de trains régionaux.

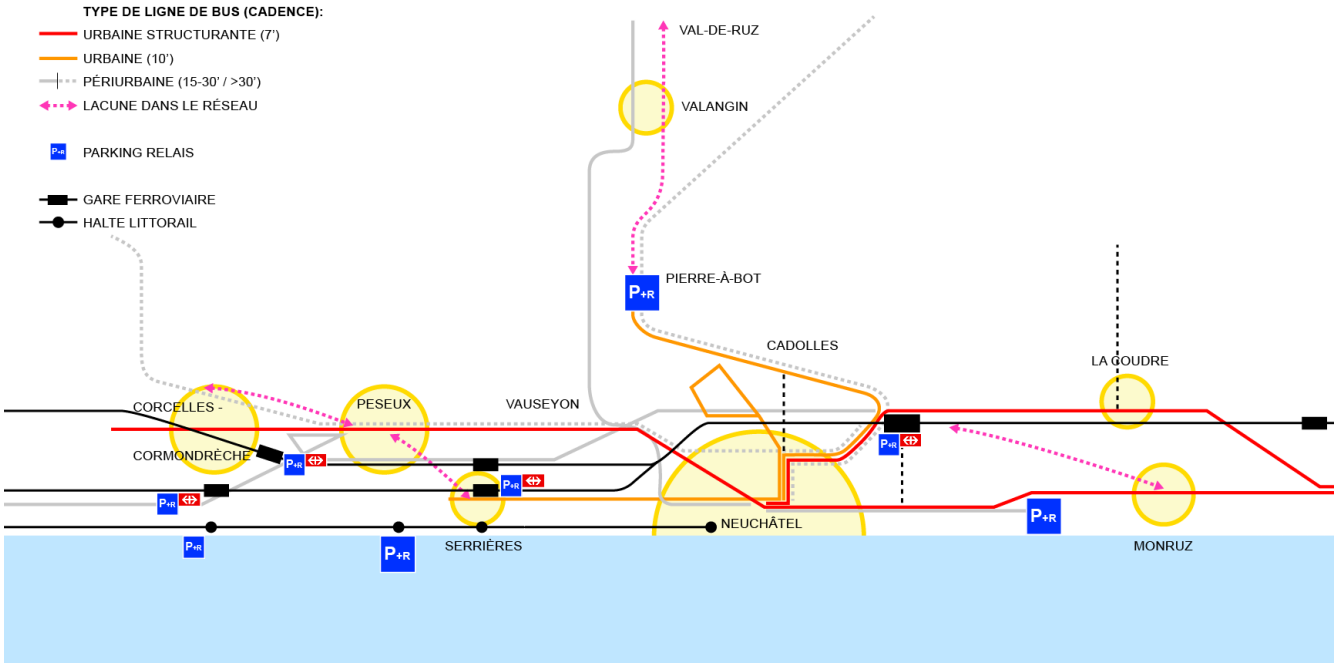


Figure 32 - Schéma de la structure du réseau de transports publics

2.2.4 Transports individuels motorisés

Les infrastructures réalisées durant les années 1990 à Neuchâtel (autoroute sous la ville et parkings souterrains) avaient pour but de libérer l'espace public. On constate que cet objectif n'est que partiellement atteint. En effet, certains secteurs ont été totalement libérés des véhicules en stationnement ou en circulation (zone piétonne, place du Port, Esplanade du Mont-Blanc), tandis que de nombreux autres espaces publics sont encore largement occupés par l'automobile.

En matière de trafic, alors que «seulement» 30'000 à 35'000 véhicules traversaient chaque jour la ville avant l'ouverture des tunnels, le trafic en surface au centre-ville de Neuchâtel avait chuté lors de la mise en service des tunnels autoroutiers. Ce chiffre est remonté à environ 20'000 véhicules par jour dès le début des années 2000, cette valeur étant depuis restée stable. En parallèle, le trafic dans les tunnels a augmenté de 30'000 véhicules/jour au début des années 2000 à plus de 40'000 véhicules/jour en 2019. En fin de compte, les grandes capacités des nouvelles infrastructures ont probablement contribué à l'augmentation massive des déplacements en voiture, également observée dans le reste du pays, puisqu'on cumule désormais les charges de trafic en surface avec celles des tunnels.

La carte ci-après met en évidence la superposition du réseau autoroutier (en noir) et du réseau routier principal (en rouge) qui offre une certaine redondance de fonction peu pertinente, plus nécessairement justifiée aujourd'hui. On peut également observer que les parkings centralisés sont judicieusement positionnés aux abords du centre-ville de manière à capter les véhicules avant qu'ils ne traversent le centre tandis que les P+R sont bien situés, à la rencontre entre le réseau autoroutier et les transports publics.

2.2.5 Réseau routier

La ville de Neuchâtel a la particularité de bénéficier d'un réseau autoroutier avec une densité élevée de jonctions. Cette configuration présente les inconvénients d'occuper des surfaces importantes en milieu bâti, de générer des nuisances notables en termes de bruit et de qualité de l'air ainsi que de constituer un espace peu accueillant, en particulier pour la mobilité douce (à l'exemple de l'échangeur de Vauseyon). En revanche, elle offre l'avantage d'une desserte principale efficace pouvant récolter les flux de transit locaux.

Fort de ce constat, le trafic de transit local en surface peut potentiellement être reporté dans les tunnels dans certains secteurs de la commune. Les données précises seront examinées dans le cadre du Plan Directeur de Mobilité en 2023.

Figure 33 - Vauseyon est aménagé comme une jonction autoroutière. Pourtant, ce secteur est aussi un point de passage pour de nombreux piétons et élèves (collèges de Vauseyon et des Charmettes à proximité), cyclistes (axe phare du plan directeur cantonal de mobilité cyclable) et bus (5 lignes de bus urbaines et régionales)

La carte présentée en page suivante (figure 34) indique les tronçons présentant des ralentissements aux heures de pointe durant une période relativement limitée jugée encore acceptable pour le fonctionnement du réseau TIM. Les trois cercles rouges indiquent les tronçons où la congestion a un impact sur la ponctualité des TP. En effet, selon l'étude «H10-Franchissement de Peseux» mandatée en 2019 conjointement par le Canton et les anciennes Communes de Neuchâtel, Peseux et Corcelles-Cormondrèche, «*sans mesure volontariste prise aussi bien au niveau des principaux générateurs de trafic existants et projetés que sur les différents réseaux de mobilité, il existe un risque très élevé d'aggravement des difficultés déjà observées, en particulier durant les périodes de pointe*» pour la progression des bus, la sécurité des mobilités douces et les nuisances subies par les riveraines et riverains.

Il y a donc un réel enjeu à reporter sur l'autoroute les pendulaires qui transitent aux heures de pointe à travers Neuchâtel et Peseux, afin d'y

fluidifier les transports publics tout en y réduisant les nuisances. Ces réflexions doivent être menées en concertation avec les communes limitrophes (Milvignes, Val-de-Ruz) afin de prendre en considération le report éventuel de trafic sur ces dernières.

Pour évaluer la part du trafic attribuable au motif "travail", il est essentiel de se concentrer davantage sur l'heure de pointe du matin plutôt que sur celle du soir, où il y a souvent une superposition avec les déplacements liés aux achats et aux loisirs. Pendant l'heure de pointe du matin en semaine, environ 80 à 90% du trafic est généré par les pendulaires, tandis qu'à l'heure de pointe du soir, ce pourcentage est d'environ 30 à 35%. Lors des jours ouvrables, les déplacements des pendulaires représentent environ 35% à 40% du trafic moyen quotidien (source : Évolution et fluidité du trafic en 2021 ; OFROU novembre 2022).

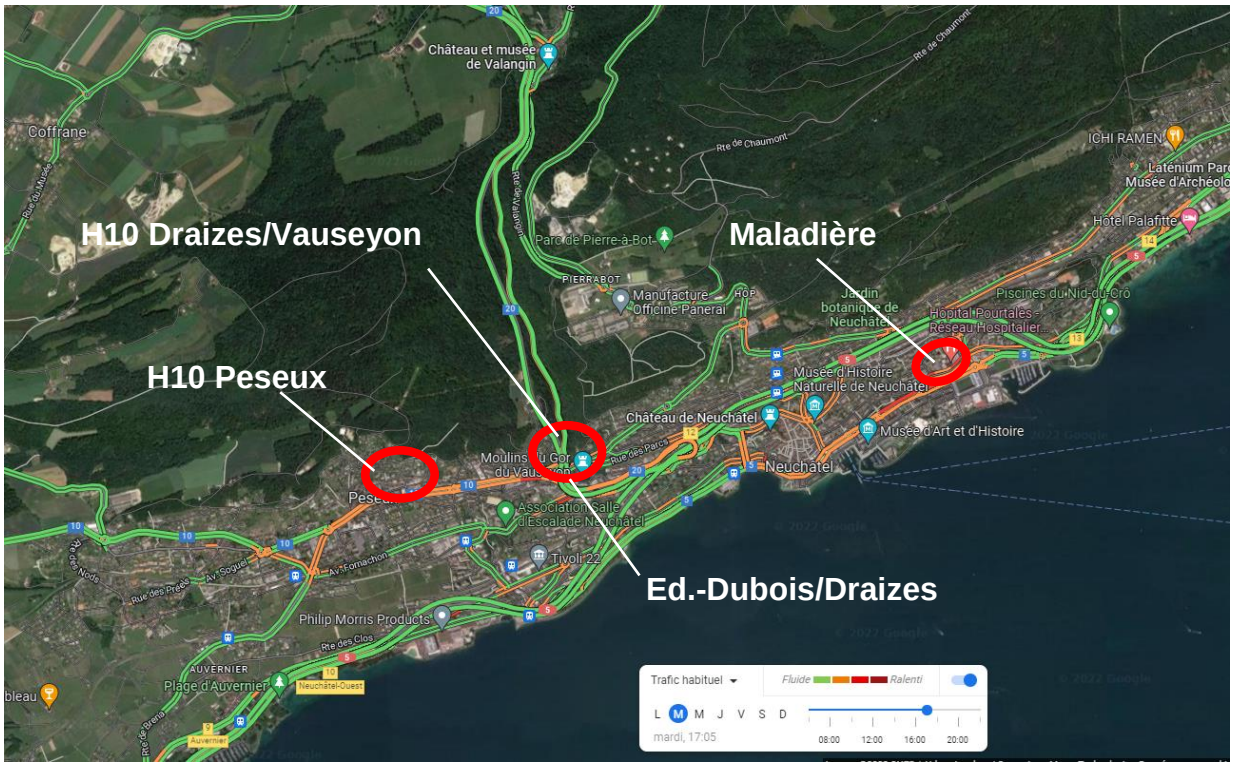


Figure 34 - Problèmes de congestion identifiés aux heures de pointe. Cercles rouges : saturation induisant des retards sur le réseau de bus aux heures de pointe. (Source: maps.google.ch)

Selon l’étude de circulation «Neuchâtel – Centre-ville» menée en 2011 et dont les résultats ont peu fluctué à ce jour en regard des analyses et comptages effectués entre 2018 et 2021, on relève qu’environ 30% du trafic motorisé en surface au centre-ville est du transit (cf. figure 35 en page suivante). Le solde correspond à un trafic de destination lié aux activités du centre-ville (par la clientèle et les visiteur-euse-s, mais aussi par les pendulaires), c’est-à-dire que ces usagères et usagers stationnent

leur véhicule pour effectuer des activités en ville. Pour le centre-ville de Neuchâtel, l'enjeu consiste d'une part à supprimer le transit, qui n'apporte rien à la vie économique et sociale du secteur, d'autre part à capter les pendulaires en amont, notamment dans les P+R, afin de libérer de l'espace public en faveur des autres usagères et usagers.

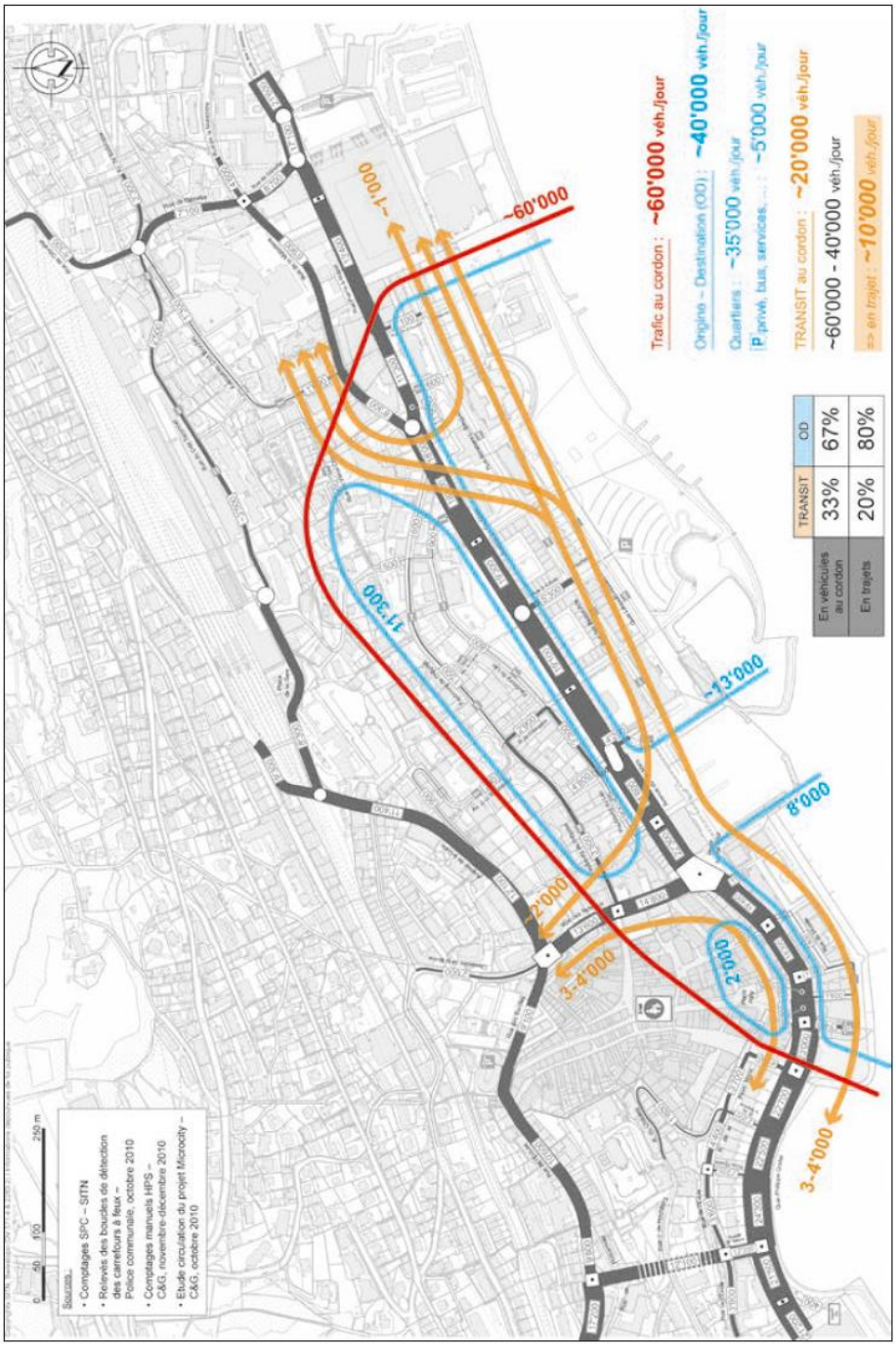


Figure 35- Évaluation des types de trafic. (Source: Étude de circulation de la place Numa-Droz, 2011, C&G

Extrait du Rapport 20-013 « Neuchâtel 2050, vision d'aménagement de la ville», chapitre 'Connecter'

Connecter

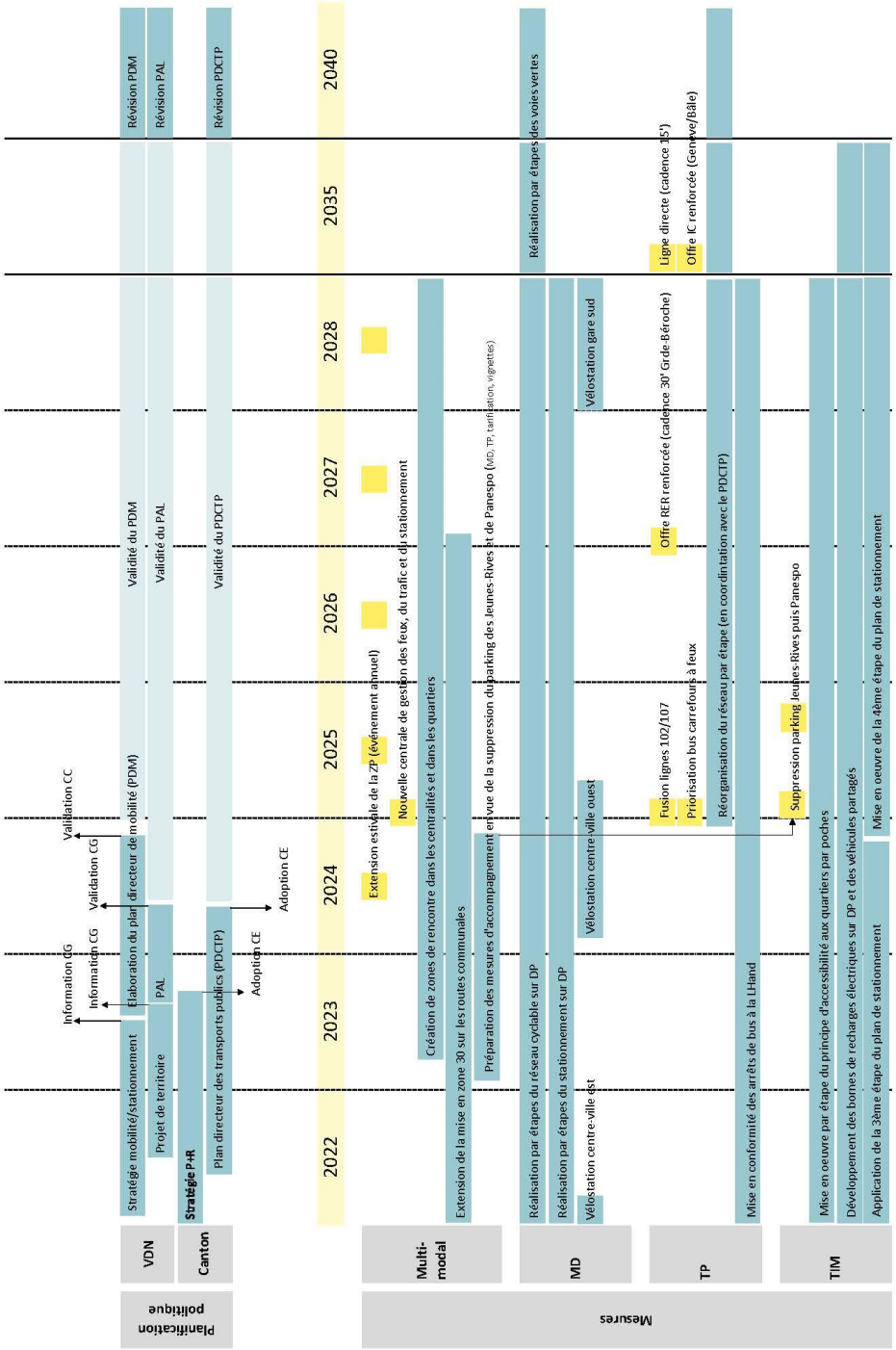
La structure de la ville s'organise autour de la transformation de ses réseaux de transports. Les secteurs de développement stratégiques sont disposés sur un réseau de mobilité interconnecté et cohérent, prenant appui sur l'armature ferroviaire. Ils accueillent des quartiers de qualité bien desservis, qui jouent un rôle clé pour la domiciliation des personnes et des entreprises.

La liaison ferroviaire directe entre les villes de Berne – Neuchâtel – Chaux-de-Fonds augmente l'accessibilité de la ville par sa gare principale et conditionne son évolution. L'armature ferroviaire constitue la colonne vertébrale de **la mobilité**. Elle accueille de nouvelles gares à Monruz, aux Portes-Rouges et à Vauseyon en composant avec les gares existantes un réseau express régional (RER) performant. La prolongation du Littorail à l'est de la ville crée une liaison entre le centre-ville et la gare par le Fun'Ambule. Elle complète l'accès aux infrastructures universitaires de la ville campus et au pôle de développement économique autour de Microcity. Des lignes de bus efficaces, des itinéraires cyclistes attrayants et le maillage des cheminements piétonniers assurent une desserte des quartiers. Ils connectent directement les gares et les haltes du Littorail.

Les haltes ferroviaires deviennent des épicentres autour desquelles s'établit la densification et s'organise la vie de quartier. La conception de **l'urbanisme** privilégie la qualité de vie des habitant-e-s et accentue l'attractivité résidentielle de la ville. Ses activités économiques locales et internationales attirent aussi bien les visiteurs et visiteuses que les nouveaux citoyens et nouvelles citoyennes. Une offre de logement mixte garantit un accueil pour les divers segments de la population et permet de travailler et de dépenser à proximité des lieux d'habitation. Grâce à la réorientation structurelle de la ville, les déplacements de porte à porte s'effectuent selon les principes de la mobilité urbaine durable et énergétiquement neutre.

Les aménagements répondent aux attentes des citoyens et citoyennes en matière de sécurité, de santé, de proximité des transports publics et d'infrastructures scolaires. Lors d'un nouveau projet ou d'une rénovation, l'offre en structures d'accueil extrafamilial, l'élimination des inégalités frappant les personnes en situation de handicap et les questions liées à la politique médico-sociale sont prises en compte. Les habitant-e-s bénéficient d'espaces paysagers qui forment dans un tissu bâti dense des respirations où flâner et se divertir. Les cheminements qui y conduisent sont agréables et sécurisés. Les espaces végétalisés et accessibles participent à **la qualité de vie** de tout un chacun.

3. Échelle temporelle[37]



[37] Une version en grand format est à disposition sur le portail du Conseil général.

4. Stationnement : règles de gestion, demande et offre de stationnement actuelles

L'offre actuelle de stationnement public dans le périmètre d'étude est présentée en détail en annexe 5. Elle comprend l'ensemble du stationnement public et privé à usage public situé entre le tunnel de Prébarreau et le quartier Maladière-Mail. Pour les besoins de l'étude, les trois parkings P+R ont également été inclus dans l'analyse. L'enquête a donc porté sur environ 5'600 places de stationnement publiques dans ce secteur.

Sur l'ensemble des quelque 5'600 places disponibles, on peut dresser les constats suivants:

4.1.1 Règles de gestion

- Dans l'entier du périmètre d'étude, les places de stationnement proches des zones commerciales sont payantes (avec ou sans limites de temps) et les quartiers sont principalement en régime de zone bleue (places gratuites avec limite de temps).
- Les règles de gestion des places payantes sont les suivantes:
  - courte à moyenne durée, variant de 30 à 120 minutes (1.-/h);
  - longue durée (1.-/h, sans limites de temps);
  - gestion privée en ouvrage (tarifs allant de 2.- à 2.50/h avec des tarifs dégressifs dès la 3e heure, et préférentiels en soirée et de nuit).[38]
- Le coût du stationnement sur voirie ou dans les parkings non couverts est nettement inférieur au coût du stationnement dans les parkings en ouvrage: 1 CHF/h en surface contre environ 2 CHF/h en ouvrage.

4.1.2 Offre de stationnement

- En bordure du centre-ville historique (zone piétonne), quatre parkings en ouvrage payants (Port, Place Pury, Seyon et City Centre) offrent une capacité de **1'370 places**.

[38] Les parkings en ouvrage de la gare appliquent des règles différentes, en lien avec leur destination spécifique pour la clientèle CFF. Ils ne sont que peu ou pas utilisés par des tiers désireux de se rendre au centre-ville, et donc pas pris en compte dans ce contexte.

- **420 places** de stationnement payant non couvertes (Jeunes-Rives, Alexis-Marie-Piaget et Numa-Droz) sont situées à proximité immédiate du centre-ville.
- **2'100 places** de stationnement en voirie (gratuites, en zone bleue, ou payantes, avec horodateur) sont disponibles dans le périmètre d'étude.
- Le parking couvert de la Maladière (870 places) et le parking en surface de Panespo (196 places) offrent une **importante capacité** de stationnement, légèrement excentrée du centre historique (10-15 minutes à pied et 5-10 minutes en TP).
- **Trois parkings-relais** (P+R) sont disponibles à l'entrée de la ville: Serrières (217 places) pour la provenance Ouest, Pierre-à-Bot (72 places) pour la provenance Nord et Nid-du-Crô (337 places) pour la provenance Est.

Il est important de mentionner que l'offre de stationnement sur le domaine public est complétée par une offre sur les biens-fonds privés. Selon des estimations comparatives avec d’autres villes, comme Lausanne ou Fribourg où ces chiffres sont répertoriés, contrairement à Neuchâtel, cette offre pourrait atteindre environ 20'000 places de stationnement privées sur le territoire communal de Neuchâtel.

Les tarifs de location pratiqués sur ce type de places reflètent les conditions du marché et dépendent de leur emplacement (estimation : entre 50 et 100 francs par mois pour une place standard non couverte).

La configuration urbaine autour des centralités historiques, de plus en plus piétonnières, révèle que la faible tarification et le manque de gestion du stationnement dans les zones commerçantes sont contre-productifs: la demande élevée de stationnement entraine une situation où les places sont occupées par les premiers véhicules arrivés, les résident-e-s ou les pendulaires, empêchant ainsi la clientèle de se garer. Il s'ensuit alors un conflit d'utilisation de l'espace de stationnement, où personne n'est gagnant, ni la clientèle, ni les commerçant-e-s, ni le public.

4.1.3 Demande en stationnement

Le stationnement en ville est un enjeu majeur pour les habitant-e-s, les travailleur-euse-s, et les visiteur-euse-s de Neuchâtel. En effet, la demande stationnement ne cesse d'augmenter, tandis que les places restent limitées dans le centre-ville.

Il est donc essentiel de comprendre l'offre et la demande de stationnement à Neuchâtel, afin de proposer des solutions adaptées.

Le tableau illustré en page 117 (figure 36) présente l'offre et la demande en stationnement pour un jour de semaine et un samedi.

En semaine, l'offre en stationnement sur la voie publique (payant ou gratuit) est fortement sollicitée à certaines heures par les pendulaires. L'occupation maximale des trois principaux parkings en surface (trois premières lignes du tableau) est très élevée , voire saturée pour le parking des Jeunes-Rives. Les parkings en ouvrage offrent encore de la capacité, en particulier celui de la Maladière, où il reste environ 400 places disponibles pendant les heures de pointe. Les parkings P+R destinés aux pendulaires sont globalement sous-utilisés en semaine (occupation de 50% entre les trois parkings).

Les éléments suivants ont été observés:

- 1’370 places en ouvrage au centre-ville occupées à 90% (140 places disponibles);
- 2’100 places en voirie (gratuites et payantes) occupées à 100% (0 place disponible);
- 600 places en parkings non couverts occupées à 95% (30 places disponibles);
- 870 places au parking de la Maladière occupées à 40% (520 places disponibles);
- 630 places P+R occupées à 50% (310 places disponibles).

L’occupation maximale en semaine est de 82% avec une offre résiduelle d’environ 1’000 places (principalement au parking de la Maladière).

Le stationnement en surface au centre-ville, à un coût relativement bas, voire gratuit dans les zones bleues, entraine une augmentation du trafic de recherche par les automobilistes qui préfèrent utiliser ces places de stationnement plutôt que de se diriger prioritairement vers les parkings souterrains plus onéreux. De plus, les agent-e-s de sécurité relèvent que de nombreux pendulaires stationnent en zone bleue de manière prolongée en tournant le disque.

Le samedi, les résident-e-s et les client-e-s du centre-ville représentent les deux principaux types d’usagères et usagers. Les parkings P+R, du Port du Nid-du-Crô et en voirie dans les quartiers du Mail, de la Maladière, de la Gare et des Saars ne sont pas pris en considération pour cette analyse.

En effet, ils sont peu attractifs pour ces usagères et usagers, en raison de leur excentricité par rapport au centre-ville. La demande en stationnement est forte à très forte sur le total de 4'300 places de la zone d'étude (sans les parkings excentrés). La disponibilité en places de stationnement est principalement située au parking de la Maladière.

Les éléments suivants ont été observés pour les samedis, au pic de la demande:

- 1’370 places en ouvrage au centre-ville, occupées à 90% (140 places disponibles);
- 1’560 places en voirie (gratuites et payantes), occupées à 100% (0 place disponible);
- 500 places en parkings non couverts, occupées à 88% (70 places disponibles);
- 870 places au parking de la Maladière, occupées à 57% (375 places disponibles).

L’occupation maximale le samedi est de 87% avec une offre résiduelle de près de 600 places.

Figure 36 - Offre et demande actuelles en stationnement pour les automobiles

Parking	Offre stationnement [pl.]	Demande stationnement jour ouvré (ma-je) 2022 [vhc]		Offre résiduelle (ma-je) 2022 [pl.]	Demande stationnement samedi 2022 [vhc]		Offre résiduelle (sa) 2022 [pl.]
Jeunes-Rives	300	100%	300	0	93%	280	20
Panespo	196	87%	170	26	74%	145	51
Port Nid-du-Crô	112	94%	105	7	98%	110	2
Sous-total parking	*608*	*95%*	*575*	*33*	*88%*	*535*	*73*
Port	418	86%	360	58	89%	370	48
Maladière	870	40%	350	520	57%	495	375
City Centre	150	60%	90	60	50%	75	75
Place Pury	409	98%	400	9	99%	405	4
Seyon	395	96%	380	15	96%	380	15
Sous-total souterrain	*2242*	*70%*	*1580*	*662*	*77%*	*1725*	*517*
P+R Nid-du-Crô	337	55%	185	152	18%	60	277
P+R Serrières	217	46%	100	117	15%	35	182
P+R Pierre-à-Bot	72	28%	20	52	5%	5	67
Sous-total P+R	*626*	*49%*	*305*	*321*	*16%*	*100*	*526*
Voirie payantes	537	100%	537	0	100%	537	0
Voirie gratuites illimitée	148	100%	148	0	61%	90	58
Voirie bleues	1413	99%	1405	8	96%	1355	58
Sous-total surface	*2098*	*100%*	*2090*	*8*	*94%*	*1982*	*116*
Total	**5574**	**82%**	**4550**	**1024**	*78%*	**4342**	**1232**

Le tableau ci-dessus présente l'offre et la demande en stationnement pour un jour de semaine et un samedi. Les chiffres de la demande de stationnement correspondent à l'occupation maximale observée à un moment donné de la journée: la demande maximale peut survenir à différentes heures de la journée selon les parkings, mais a été synthétisée afin d'analyser le cas le plus défavorable. Les chiffres d'occupation 2022 ont été obtenus des sociétés exploitant des parkings privés; de comptages manuels réalisés en septembre 2022 pour les trois parkings P+R et les trois parkings en surface (Jeunes-Rives, Panespo et Port Nid-du-Crô); de relevés de l'occupation des places sur voirie de 2022.

4.1.4 Gestion de stationnement

La vignette de stationnement est une solution pour les résident-e-s qui n'ont pas de place de stationnement privée, leur permettant de garer leur véhicule sans limites de temps dans les zones bleues du domaine public. L'illustration de l'annexe 8 (figure 41) montre l'offre en stationnement par zone "vignette" et le nombre de vignettes de stationnement distribuées.

La 3e étape du plan de stationnement prévoit les critères de distribution des vignettes suivants:

- une seule vignette par ménage, sauf exception;
- attestation de l'indisponibilité d'une place de parc sur fonds privé;
- quotas de 90% de distribution en fonction de l'offre (avec liste d'attente).

Ils ne sont toutefois pas toujours appliqués rigoureusement. Dans certaines zones, le nombre de vignettes dépasse largement le nombre de places de stationnement à disposition. Cette situation engendre une pression sur la voie publique, particulièrement les samedis, lorsque les places gratuites en surface sont fortement demandées par les visiteuses et visiteurs du centre-ville, alors que les résident-e-s y stationnent justement leurs véhicules à la journée.

4.1.5 Comparaison avec la situation de villes analogues

Le tableau ci-dessous permet de mettre en regard l'offre en stationnement et les différentes politiques tarifaires de Neuchâtel avec celles de villes comparables :

Ville	Offre centre-ville (surface et ouvrage)	Tarif horaire (surface)	Offre périphérie proche	Tarif vignette	Offre P+R
Neuchâtel	3'770 places	1.-/h	300 places	240.-/an	630 places
Yverdon-les-Bains	2'840 places	1.80/h	50 places	320.-/an	230 places
Fribourg	2'900 places	~ 2.-/h	500 places	396.-/an	770 places

Bienne	Indisponible	2.20/h	Indisponible	330.-/an	0
La Chaux-de-Fonds[39]	1'450 places zone blanche limitées à 2h (hors rares exceptions limitées à 15 ou 30 min à proximité des commerces	Gratuit (	9'800 places (totalité de la ville)	20.- d'émolu-ments	430 places

L'analyse démontre que la ville de Neuchâtel propose une offre globale de stationnement supérieure à celles des villes comparées, à un tarif inférieur. Les tarifs horaires et les vignettes de stationnement ne sont plus en accord avec les prix du marché et le coût réel de l'usage du domaine public. En tenant compte des coûts externes (comme la pollution, les coûts des accidents et l'entretien de l'infrastructure, et les objectifs climatiques), le coût réel d'une place de stationnement en voirie est estimé à un peu plus de 5 francs par heure[40]. Il y a également une distorsion de concurrence par rapport à l'offre en surface sur domaine privé, où les abonnements varient de 600.- à 1'200.- francs par an.

Le tableau illustré à la page suivante (figure 37) présente une comparaison de l'offre en stationnement des P+R, des tarifs d'abonnements mensuels, du coût journalier et des critères d'attribution de différentes villes. Les conditions pour obtenir un abonnement de stationnement P+R varient selon les villes. Il est toutefois possible de profiter d'un tarif combiné incluant le stationnement et le ticket de transports publics.

Certaines villes appliquent également des critères d'exclusion au P+R, tels que la distance entre le lieu de travail et le P+R ou la présence d'une offre TP à proximité du domicile. Ce genre de mesures parait approprié pour notre commune et la comparaison nous permet de nourrir les discussions en cours avec le Canton.

[39] La politique de stationnement de La Chaux-de-Fonds est en cours de révision dans la perspective de rendre payant le stationnement sur le domaine public.
[40] Berner Zeitung, «Parkieren in der Stadt Bern soll teurer werden», 23.08.2021.

Ville	Offre stationnement	Tarifs abonnements	Tarifs journaliers	Critères d'attribution	Remarques
Fribourg	771 places	12CHF/mois; 120CHF/an	8.80CHF (5.70CHF avec 1/2 demi-tarif)	- Posséder un abonnement TP - Présenter 3 documents (formulaire, titre de transport et carte(s) grise(s))	Pas d'abonnement pour les habitants de l'Agglo
Bienne	Indisponible	33CHF/mois; 396CHF/an	2.20CHF/h	- Uniquement valable pour parkings en périphéries des zones fortement fréquentées - Uniquement abonnement Libero (mensuel ou annuel)	Carte de stationnement pour un parking appartenant à une liste finie
Berne	600 places	180CHF/mois	2.00CHF/h	-	Trajet entre Neufeld (propriété ville de Berne) et gare CFF gratuit
Lausanne	2'500 places	- 125CHF/mois (1vhc+1 titre TP) - 199CHF/mois (1vhc+2 titre TP)	16CHF/24h avec 1 titre TP	-	Samedi : Parking+TP 9.90CHF pour la journée
Nyon	60 places	- 77 CHF/mois pour les piétons et les vélos - 100 CHF/mois qui permet l'accès au réseau des TPN	Prix du parking	- Etre domicilié à plus de deux kilomètres du P+R - Ne pas disposer d'une offre de transports publics à proximité de son domicile - Travailler à plus d'un kilomètre du P+R	-
Genève	10'144 places	Prix de l'abo TP compris dans le prix du P+R (tarifs varient en fonction du parking)	-	- Être pendulaire - Ne pas disposer d'une offre TP à proximité du domicile - Travailler à plus de 2 km du P+R	-
Neuchâtel	430 places	Parking gratuit	Parking gratuit	- Être domicilié hors du territoire de l'ancienne commune de Neuchâtel - Travailler/étudier dans une entreprise/institution située sur le territoire de l'ancienne commune de Neuchâtel - Être au bénéfice d'un abonnement Onde Verte mensuel ou annuel incluant la zone 10 ou d'un AG CFF	-
Sion	910 places	Parking gratuit	Parking gratuit	-	-

Figure 37- Tableau comparatif des offres P+R par villes

5. Périmètre d'étude stationnement

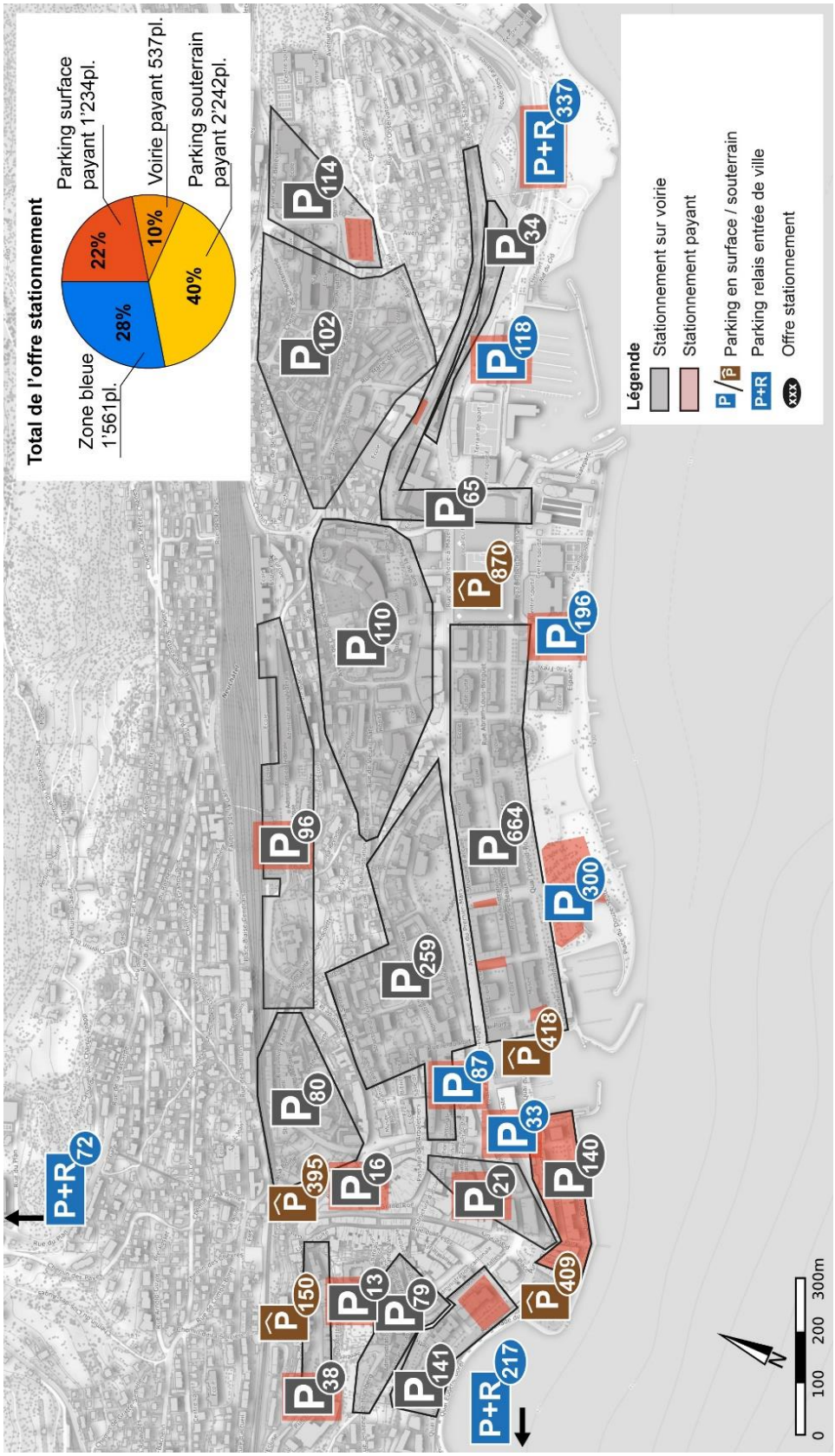


Figure 38 - Périmètre d'étude et offre de stationnement à usage public

6. Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Principe d'action, étape 1 - secteur du Littoral Centre

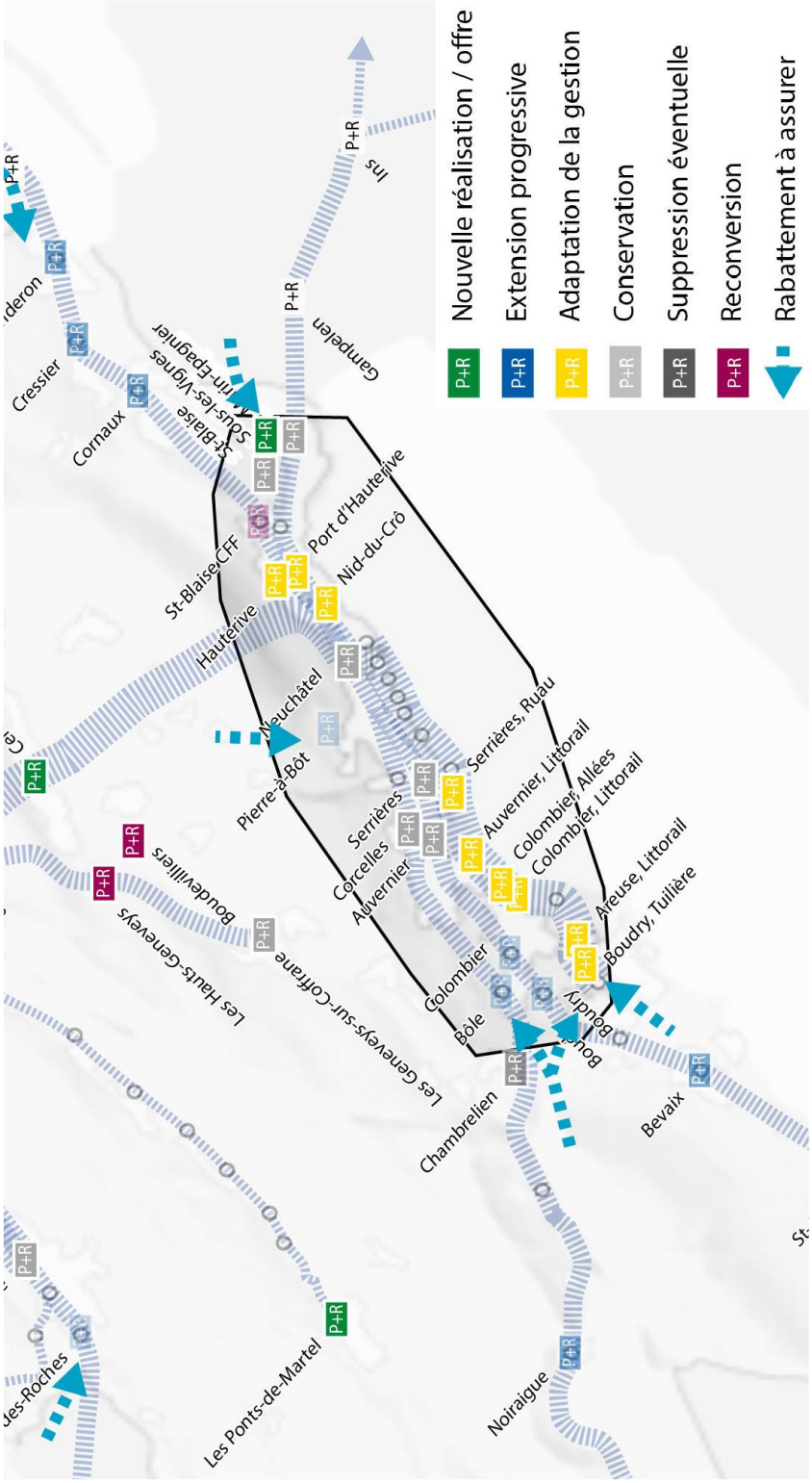


Figure 39 - Principes d'action, étape 1 – secteur du Littoral Centre (Source Étude de définition du cadre stratégique de la stratégie cantonale des parkings d'échange – 24.06.2021)

7. Stratégie Cantonale des parkings d'échange – Carte cantonale des typologies de P+R

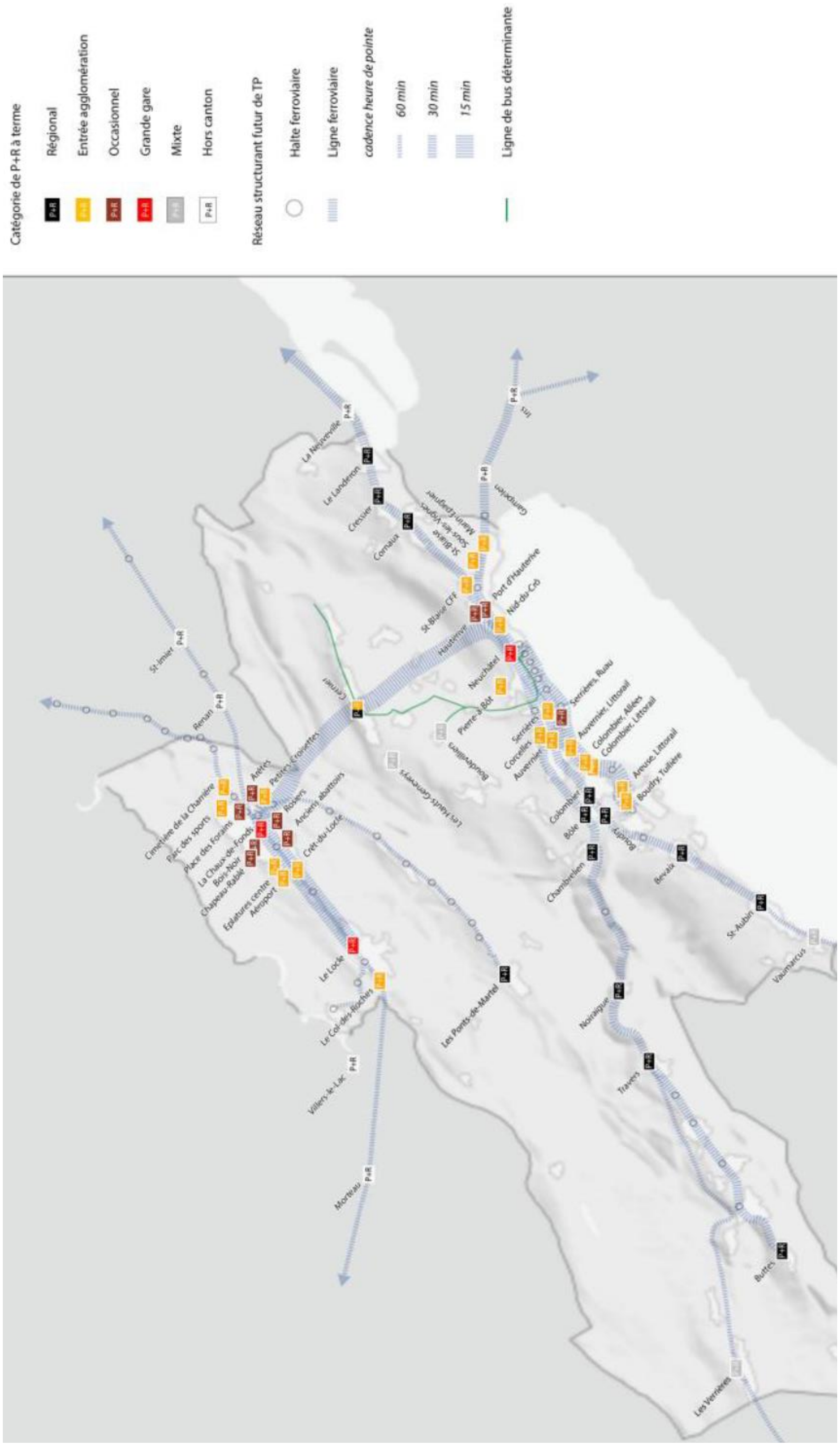
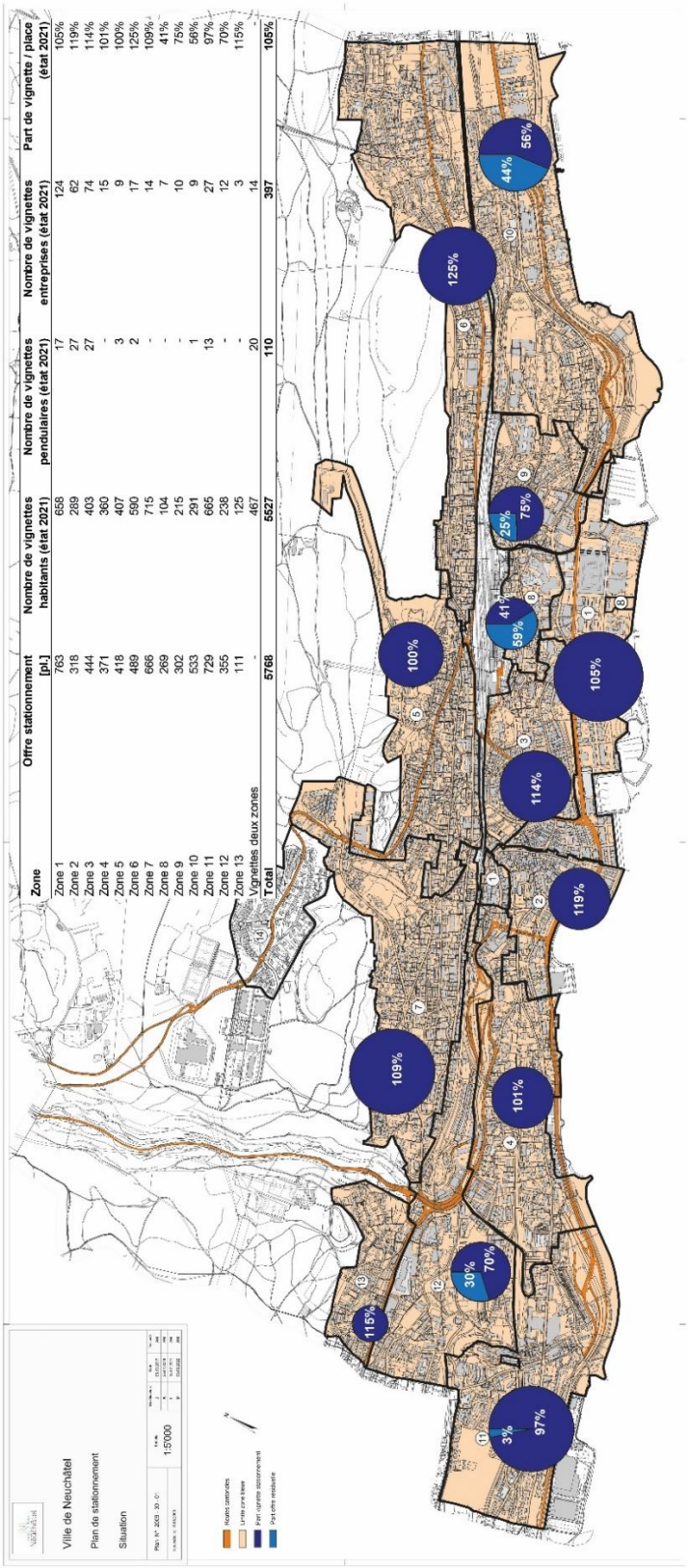


Figure 40 - Extrait de la carte cantonale des typologies de P+R et des lignes TP déterminantes. (Source Étude de définition du cadre stratégique de la stratégie cantonale des parkings d'échange – 24.06.2021).

8. Vignettes



Zone	Offre stationnement [pl.]	Nombre de vignettes habitants (état 2021)	Nombre de vignettes pendulaires (état 2021)	Nombre de vignettes entreprises (état 2021)	Part de vignette / place (état 2021)
Zone 1	763	658	17	124	105%
Zone 2	318	289	27	62	119%
Zone 3	444	403	27	74	114%
Zone 4	371	360	-	15	101%
Zone 5	418	407	3	9	100%
Zone 6	489	590	2	17	125%
Zone 7	666	715	-	14	109%
Zone 8	269	104	-	7	41%
Zone 9	302	215	-	10	75%
Zone 10	533	291	1	9	56%
Zone 11	729	665	13	27	97%
Zone 12	355	238	-	12	70%
Zone 13	111	125	-	3	115%
Vignettes deux zones		467	20	14	
Total	**5768**	**5527**	**110**	**397**	**105%**

Figure 41 - Nombre de vignettes stationnement par rapport à l'offre

9. Résolution des abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
CHF	Francs suisses
CO_2	Dioxyde de carbone
dBA	Décibels
DP	Domaine public
GES	Gaz à effet de serre
HES-SO	Haute école suisse de la Suisse occidentale
HT	Hors taxes
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
LRVP	Loi sur les routes et voies publiques
MD	Mobilité douce
OFROU	Office fédéral des routes
OPB	Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit
OFT	Office fédéral des transports
PA4	Projet d'agglomération – 4e génération
PAL	Plan d'aménagement local
PDCMC	Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable
RELCEn	Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie
RELConstr	Nouveau règlement d'exécution de la loi cantonale sur les constructions
SCTR	Service cantonal des transports
SDA4	Revêtement routier pauvre en émissions sonores
SPCH	Service cantonal des ponts et chaussées

TIM	Transports individuels motorisés (voitures et deux-roues motorisés)
TP	Transports publics
TTC	Toutes taxes comprises
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports