



# REPONSE DU CONSEIL COMMUNAL A L'INTERPELLATION 22-612 DU GROUPE PLR CONCERNANT LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT SUR LE TERRITOIRE DE LA NOUVELLE COMMUNE DE NEUCHATEL

---

(Du 12 septembre 2022)

Monsieur le président,  
Mesdames, Messieurs,

En date du 09 juin 2022, le groupe PLR, par M. Alain Rapin, a déposé l'interpellation 22-612 relative à la politique de stationnement sur le territoire de la nouvelle commune de Neuchâtel. Inscrite pour la première fois à l'ordre du jour de la séance du Conseil général le 13 août 2022, son développement écrit à la teneur suivante :

*Le groupe PLR souhaiterait connaître la vision stratégique et opérationnelle du Conseil communal concernant le stationnement futur des voitures (électriques ou non) sur le domaine public du territoire communal, s'il a une telle vision.*

*En effet, la mise en place du plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), qui pour Neuchâtel comprend 2 axes principaux reliant l'ouest à l'est de la commune, les différentes suppressions de places de parc au profit de places de stationnement pour deux-roues au centre-ville ou sans remplacement, ainsi que la suppression à venir du parking à ciel ouvert des Jeunes-Rives laissent songeurs concernant les possibilités futures de parquer dans la commune de Neuchâtel.*

*En outre, le plan de stationnement en zone bleue de la ville a été mis en commun avec celui de Peseux sur le site internet de la commune et*



*comprend à présent les 13 zones de Neuchâtel et les 2 de Peseux (nord et sud), mais pas Corcelles-Cormondrèche.*

*Dans cette commune, une étude avait été demandée à un bureau spécialisé et des travaux avaient été effectués dans le but d'effectuer un décompte des places de stationnement en secteur public et privé. Un plan de stationnement avait été esquissé. À l'approche de la fusion, le Conseil communal de l'époque avait toutefois reporté l'introduction de macarons pour la création de zones de stationnement réglementées.*

*Au vu de ce qui précède, il est demandé au Conseil communal de répondre aux questions suivantes :*

- Le Conseil communal a-t-il une vision d'ensemble de plan de stationnement automobile futur permettant d'absorber les besoins en place de stationnement du trafic pendulaire et de compenser la suppression des places de parc nécessaires à la mise en œuvre du PDCMC et de celles résultant de la fermeture (fin 2024) du parking des Jeunes-Rives? Si oui, laquelle?*
- Quand le Conseil communal envisage-t-il d'introduire des zones bleues et une réglementation idoine sur l'ancien territoire de la commune de Corcelles-Cormondrèche ?*
- Plus généralement, une uniformité de système et de règlement sera-t-il appliqué à l'ensemble de la nouvelle commune? Si oui dans quel délai ?*

La présente réponse est apportée en application de l'article 57 du Règlement général de la Commune de Neuchâtel.

## **1. Contexte**

La question du stationnement sur la territoire de la nouvelle commune de Neuchâtel est traitée en étroite coordination entre les services de la mobilité, des infrastructures et de l'environnement (SMIE), de la protection et de la sécurité (SPS) ainsi que du développement territorial (SDT). Elle est intimement liée aux questions de mobilité et de planification du territoire, qui font l'objet actuellement de travaux, de consultations et d'analyses dans le cadre de la stratégie de mobilité, que le Conseil communal entend présenter à votre Autorité au cours du second semestre 2023. Cette stratégie doit être nécessairement cohérente avec la vision et les instruments liés au Plan d'aménagement local, dont les travaux de réalisation, avec l'accompagnement du mandataire désigné, ont commencé cet été.

Elle permettra également de répondre aux motions de l'ancienne commune de Neuchâtel n°329, intitulée « Pour une meilleure qualité de vie et plus de sécurité », n°330 « Pour une véritable stratégie en matière de mobilité et de développement territorial, accompagnée d'une planification cohérente » et n°335 « Pour un développement urbain qui s'articule autour des déplacements à pied et à vélo ».

La vision globale prendra en compte l'ensemble des modes de transports, en incluant bien entendu l'aspect du stationnement.

Compte tenu de ce qui précède, les réponses aux questions posées dans le cadre de la présente interpellation sont données de manière succincte.

## 2. Réponses aux questions

**Question 1 :** *Le Conseil communal a-t-il une vision d'ensemble de plan de stationnement automobile futur permettant d'absorber les besoins en place de stationnement du trafic pendulaire et de compenser la suppression des places de parc nécessaires à la mise en œuvre du PDCMC et de celles résultant de la fermeture (fin 2024) du parking des Jeunes-Rives? Si oui, laquelle?*

En préambule, il convient de préciser que la notion de « besoin » est très subjective, chaque catégorie d'utilisateurs et utilisatrices pouvant revendiquer des « besoins » entrant en conflit direct avec ceux des autres catégories : dans le cas du stationnement, et d'une manière générale, la place occupée de manière quasi hégémonique par les automobiles depuis des décennies est aujourd'hui revendiquée de manière toujours plus forte pour d'autres usages, dont la demande peut aussi être qualifiée, avec au moins autant de légitimité –s'agissant de l'utilisation de l'espace public et d'une meilleure qualité de vie pour la collectivité dans son ensemble– de « besoin ».

Ainsi, la demande d'accessibilité à proximité des centralités est importante, avec pour corollaire une forte pression sur l'utilisation de l'espace public : la circulation par transport individuel motorisé (TIM), le stationnement - qu'il s'agisse de voitures ou des différents types de véhicules deux roues, la circulation de bus, de motos, de vélos, électriques ou non, et de piétons, les terrasses de restaurants, les espace de jeux et de rencontre, les jardins, les espaces logistiques nécessaires aux livraisons, les besoins en matière d'arborisation, de verdure, de perméabilité, etc., sont autant d'usages dont la demande en espace tend à croître, tandis que l'espace disponible reste le même, voire diminue en fonction des affectations spécifiques qui lui sont dévolues. Un arbitrage

dans l'usage du domaine public est donc nécessaire, et il est parfois même imposé par la législation supérieure, comme dans le cas du PDCMC mentionné dans la question.

Les mesures qui seront proposées dans le cadre de la stratégie de mobilité du Conseil communal viseront à augmenter l'attractivité de la ville tout en améliorant son accessibilité pour les différents modes de transports. Il s'agira de veiller à l'usage parcimonieux de l'espace public en surface, d'offrir des alternatives efficaces au déplacement en TIM, de renforcer les espaces partagés, et de donner une priorité à la mobilité douce ou partagée, ainsi qu'aux transports publics.

Les mesures prioritaires devront tendre à éviter le transit à travers les centralités, à dissuader le stationnement des pendulaires au cœur de la ville et à réduire le stationnement en surface, au profit d'un report vers les parkings en ouvrage. Les P+R devront être mieux utilisés par les pendulaires par l'amélioration de leur desserte en transport public ou en deux-roues. Une bonne coordination au niveau cantonal et régional, notamment en matière de tarification, ainsi qu'un accompagnement adéquat des pendulaires dans la recherche et, cas échéant, de la mise à disposition de solutions alternatives, sont nécessaires à cette fin.

Ces mesures doivent permettre de diminuer l'impact du TIM, d'arriver à un trafic résiduel plus fluide pour les personnes se rendant au centre-ville pour leurs achats, les services qui y sont offerts ou leurs loisirs, et une disponibilité adéquate du stationnement en ville, en priorisant les besoins des résident-e-s, puis des prestataires de services et les livraisons et enfin les client-e-s et utilisateurs/-trices des services et prestations offerts en Ville.

La fermeture prévue du parking des Jeunes-Rives, occupé en semaine majoritairement par des pendulaires, ainsi que celle du parking de Panespo avec le projet UniHub, auront pour effet de réduire la disponibilité de stationnement en surface à bas prix pratiquement au cœur de la ville, ce qui offre l'opportunité de repenser les flux automobiles actuels.

Dans ce sens, il s'agira d'une part de reporter le stationnement des pendulaires sur les parkings d'échange, actuels et à venir, en conformité avec la politique cantonale, et d'utiliser les réserves offertes notamment par le parking de la Maladière, dont le taux d'occupation moyen en semaine montre un potentiel de report important.

En outre, un autre potentiel important sous-utilisé se trouve dans la capacité moyenne d'absorption globale des trois parkings majeurs en ouvrage existants en ville, qui comptent un total de 1260 places).

Les autres mesures prévues pour le centre-ville comprennent notamment :

- la meilleure utilisation, déjà mentionnée, des P+R périphériques par les pendulaires ;
- celle des parking privés, qui disposent également d'un potentiel d'absorption additionnel ;
- l'agrandissement éventuel du parking souterrain du Port sous la place Alexis-Marie-Piaget, par le même accès : les modalités précises de sa réalisation et sa capacité restent encore à définir (pour compenser la réaffectation des places de stationnement vouées à disparaître sur le domaine public) ;
- la révision de la tarification du stationnement, en la modulant en fonction notamment du statut (résident ou non du secteur, par exemple), de la situation du parking (par exemple : P+R à tarif attractif), etc.

**Question 2 :** *Quand le Conseil communal envisage-t-il d'introduire des zones bleues et une réglementation idoine sur l'ancien territoire de la commune de Corcelles-Cormondrèche ?*

L'introduction de zones bleues à Corcelles-Cormondrèche sera mise en œuvre par étape dès 2023, en fonction des besoins, en particulier dans les secteurs touchés par la problématique du stationnement abusif de pendulaires.

L'étude menée sur Corcelles-Cormondrèche avant la fusion pour la mise en place de zones bleues, avec un système de vignettes comme à Neuchâtel sera bien, sûr reprise.

**Question 3 :** *Plus généralement, une uniformité de système et de règlement sera-t-il appliqué à l'ensemble de la nouvelle commune? Si oui dans quel délai ?*

Il est prévu d'uniformiser la réglementation début 2023. D'ici là, les anciens règlements d'avant fusion restent applicables pour chaque localité.

### 3. Conclusion

La question du stationnement est indissociable de celle de la mobilité et de la planification de notre territoire, dont les principes, esquissés ici, seront détaillés dans le cadre des rapports correspondants à venir.

L'argument est d'autant plus sensible qu'il touche directement à la répartition des usages de l'espace public, qui est aujourd'hui revendiqué, à juste titre, par de multiples autres utilisateurs et utilisatrices que les automobilistes, qui sont cependant elles et eux-mêmes souvent aussi acquis à l'idée de disposer de plus d'espace public pour d'autres usages que le stationnement, notamment au centre-ville.

Au-delà des projets spécifiques, il s'agira donc de trouver les bons équilibres, par définition évolutifs, permettant d'assurer une transition vers une répartition plus adéquate des espaces en Ville, d'améliorer la qualité de vie de ses habitant-e-s, en prenant en compte les besoins légitimes des prestataires de services et des commerces qui contribuent à la faire vivre.

C'est dans cet esprit et sur la base de ce qui précède, que nous vous prions, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la réponse à l'interpellation 22-612.

Neuchâtel, le 12 septembre 2022

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Nicole Baur

Daniel Veuve