



# **Réponse du Conseil communal au Conseil général à l'interpellation n° 19-601 du groupe PLR par M. Jérôme Bueche et consorts intitulée « Neuchâtel doit être attractive pour tous les moyens de transport »**

(Du 15 avril 2019)

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

Le 19 février 2019, le groupe PLR, par M. Jérôme Bueche et consorts, a déposé l'interpellation suivante :

*« L'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié le 29 janvier son étude concernant la pendularité. On y apprend que dans le canton de Neuchâtel, près de 91% des personnes actives occupées doivent se déplacer pour aller travailler. On y apprend également que 62% des travailleurs se rendent à leur travail en voiture et que seuls 12% utilisent une mobilité douce et 24% les transports publics.*

*Or, on constate qu'en Ville de Neuchâtel, il existe une volonté marquée du Conseil communal de compliquer sensiblement la vie des automobilistes. Ces mêmes automobilistes qui visiblement ont encore besoin de leurs véhicules pour aller travailler... et devenir des bons contribuables. On constate également que l'offre actuelle des transports publics n'est pas à même de répondre aux besoins de nombreux pendulaires.*

*Il ne s'agit pas ici de dénigrer les efforts nécessaires d'amélioration des transports publics et de la mobilité douce, mais de rendre attentif le Conseil communal au fait qu'une politique uniquement axée sur ces deux axes lui fait oublier la majorité des travailleurs de ce canton.*

*On nous rapporte des informations sur l'acharnement des services communaux à vouloir réduire au maximum le nombre de places de stationnement pour les nouvelles constructions privées. On constate également que les projets immobiliers de la Ville ne comportent que le strict minimum d'emplacements. Et pourtant, il faut bien que les contribuables puissent se parquer.*

*Avec l'augmentation de la pendularité, Neuchâtel, ville bien desservie en direction de Berne, Bienne et de l'arc lémanique est devenue attractive.*

*Une réduction de cette attractivité due à des « chicaneries » administratives ou à la suppression des déductions fiscales des frais de déplacement est cependant à craindre. Une relocalisation des bons contribuables dans d'autres cantons limitrophes constitue à nos yeux un scénario plus qu'envisageable.*

*Au vu de ce qui précède, le groupe PLR demande les explications suivantes :*

*- Le Conseil communal peut-il fournir des données statistiques concernant la pendularité en Ville de Neuchâtel ?*

*- Le Conseil communal est-il conscient du besoin de nombreux Neuchâtelois de pouvoir compter sur le transport individuel motorisé pour se rendre au travail ? Et si oui, qu'entreprend-il concrètement pour leur permettre de remplir ce besoin ?*

*- Le Conseil communal applique-t-il une politique « minimaliste » concernant la création de places de stationnement sur le domaine privé ?*

*- Le Conseil communal peut-il nous fournir un plan directeur à moyen et long terme concernant l'accessibilité et les moyens de stationnement dans les quartiers résidentiels pour les TIM ?*

*- Le Conseil communal peut-il nous fournir des informations sur les conséquences financières à court, moyen et long terme d'une suppression de la déduction fiscale des frais de déplacement ? Quel est le risque de voir partir de bons contribuables vers d'autres cantons plus cléments ? »*

Le texte de l'interpellation valant développement écrit, nous y apportons la réponse écrite ci-après, conformément à l'article 57 du Règlement général de la commune de Neuchâtel.

## 1. Introduction

Les questions soulevées par les interpellateurs traitent tant de politique d'aménagement du territoire que de la stratégie de mobilité en général et de transports en particulier concernant les pendulaires. Les chapitres qui suivent apportent les éclairages et réponses sur ces différents aspects.

## 2. Statistiques sur la pendularité

Les statistiques sur la pendularité sont disponibles au travers d'une extraction faite sur le Relevé Structurel (RS) de l'Office fédéral de la statistique par l'Institut du management des villes et du territoire (IMVT) de la Haute école de gestion Arc<sup>1</sup>. Vous trouverez dans les documents joints des tableaux et graphiques présentant les chiffres de la pendularité pour la Ville pour l'année 2016.

Concernant les modes de transport, on constate que tous pendulaires confondus, les moyens de transports, autres que la voiture, sont utilisés dans 61 % des déplacements avec la répartition suivante :

- 6 % à pied
- 2 % vélo, vélo électrique
- 1 % vélomoteur, moto, scooter
- 39 % voiture (comme conducteur/trice ou passager/ère)
- 1 % car de l'entreprise
- 51 % transports publics

Concernant les voitures en particulier, on constate que :

- 27 % des personnes habitant et travaillant à Neuchâtel se déplacent en voiture pour le travail ;
- 53 % des personnes habitant à Neuchâtel et travaillant dans une autre commune se déplacent en voiture pour le travail ;
- 57 % des personnes habitant hors de Neuchâtel et travaillant à Neuchâtel se déplacent en voiture pour le travail ;
- 4 % des personnes habitant et étudiant à Neuchâtel se déplacent en voiture pour les études ;
- 16 % des personnes habitant à Neuchâtel et étudiant dans une autre commune se déplacent en voiture pour les études ;

---

<sup>1</sup> Nicolas Babey et Alain Segessmann, Pendularité en ville de Neuchâtel, Résultats quantitatifs bruts, Neuchâtel, le 05.04.2019.

- 12 % des personnes habitant hors de Neuchâtel et étudiant à Neuchâtel se déplacent en voiture pour les études.

Au total (travailleurs et étudiants), 39 % des pendulaires<sup>2</sup> entrant ou sortant de la ville utilisent la voiture comme moyen de transport principal. Si on ne prend en compte que les pendulaires<sup>3</sup> habitant la ville (y compris étudiants), 33 % utilisent la voiture comme moyen de transport principal. Enfin, si l'on ne considère que les travailleurs pendulaires<sup>4</sup> habitant la ville (sans les étudiants), 40 % utilisent la voiture comme moyen de transport principal.

### 3. Politique de mobilité

#### 3.1. Contexte cantonal

La stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 » plébiscitée par 84.2 % de la population neuchâteloise en 2016 vise, avec ses quatre piliers (RER, routes nationales, routes cantonales, mobilité douce), à développer des transports publics et de la mobilité douce dans le canton, à concrétiser la complémentarité route/rail et augmenter la part modale « vélo utilitaire » pour atteindre la moyenne suisse.

Le pilier mobilité douce de cette stratégie doit être réalisé au travers de la Loi sur la mobilité douce<sup>5</sup> et du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC)<sup>6</sup>, qui mettent l'accent sur l'intensification de l'usage du vélo dans le canton.

Le but de la stratégie cantonale est d'encourager le transfert modal et d'inciter les usagers à se déplacer davantage à pied et à vélo et de renforcer l'intermodalité entre vélo et transports publics.

Enfin, si elle prévoit des assainissements et entretiens de routes, la stratégie cantonale n'aborde pas les questions de stationnement, qui est traitée dans le droit des constructions pour les places sur le domaine privé (voir ci-après chapitre 4) et dans le projet d'agglomération pour les parkings publics, dont plusieurs mesures sont en cours ou déjà réalisées comme le P+R du Nid-du-Crô et le plan de stationnement 3<sup>ème</sup> étape (voir ci-après chapitre 5).

<sup>2</sup> 17'099 sur un total de 44'112.

<sup>3</sup> 6'127 sur 18'321.

<sup>4</sup> 5819 sur 14490.

<sup>5</sup> RSN 701.2.

<sup>6</sup> Disponible à la page

[https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SPCH/routes/Documents/PDCMC\\_Rapport.pdf](https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SPCH/routes/Documents/PDCMC_Rapport.pdf), consultée le 08.04.2019.

## 3.2. Politique communale

### 3.2.1. En général

De nombreux défis doivent être relevés par la Ville de Neuchâtel pour répondre aux objectifs de la Confédération, du Canton et de ceux fixés par votre Autorité. La mobilité est concernée par la plupart de ces thématiques. Pour y répondre nous avons développé depuis de nombreuses années des actions dans ce domaine pour encourager et accompagner la population, les entreprises vers une mobilité urbaine durable qui doit permettre un niveau d'accessibilité aussi bon voir meilleur que celui que l'on connaît aujourd'hui. Parmi ces mesures, nous pouvons citer pour rappel :

- le développement d'une offre de vélos en libre-service (Neuchâtelroule) ;
- l'application du Plan directeur cantonal pour une mobilité cyclable ;
- l'application de la Loi sur les handicapé (LHand) en particulier pour l'adaptation des quais bus ;
- les participations à l'achat d'abonnements Onde verte pour les catégories « junior » et « adulte » à destination des résidents et le développement de l'application Fairtiq ;
- en collaboration avec VITEOS et EV-Pass, le déploiement d'un réseau de bornes de recharges pour les voitures électriques ;
- une offre de parking P+R gratuit pour les détenteurs d'un abonnement de bus ;
- le plan de stationnement 3<sup>e</sup> génération ;
- les vignettes de stationnement pour les résidents ne disposant pas de place de stationnement leur permettant le parcage illimité en zone bleue dans la zone de leur logement ;
- la distribution en tout ménage d'une brochure nommée « Mobile en Ville », réunissant les solutions mobilités développées par la Ville et d'autres entités au service de la population<sup>7</sup> ;
- le dispositif « DringDring » permettant la livraison à domicile des courses effectuées au centre-ville.

---

<sup>7</sup> Disponible à la page

[https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne\\_ville/fichiers/Sortir\\_et\\_decouvrir/transport/MEV\\_2018\\_BD.pdf](https://www.neuchatelville.ch/fileadmin/sites/ne_ville/fichiers/Sortir_et_decouvrir/transport/MEV_2018_BD.pdf), consultée le 09.04.2019.

### 3.2.2. P+R

Plus de 600 places sont disponibles dans les P+R de Serrières, des piscines du Nid-du-Crô et de Pierre-à-Bot, alors que les parkings couverts proposent plus de 2600 places de parc.

Les taux de remplissage de ces parkings sont les suivants (en gras chiffres 2018, en parenthèses 2017) :

<b>Piscines / 337 places</b>	<b>Panespo / 196 places :</b>	<b>Serrières / 217 places</b>
<i>De 07h00 à 21h00 :</i> <b>37.10 % (32.50)</b>	<i>De 07h00 à 21h00 :</i> <b>51.42 % (56.53)</b>	<i>De 07h00 à 21h00 :</i> <b>40.82 % (37.33)</b>
<i>De 21h00 à 07h00 :</i> <b>11.83 % (8.42)</b>	<i>De 21h00 à 07h00 :</i> <b>15.86 % (24.17)</b>	<i>De 21h00 à 07h00 :</i> <b>10.01 % (20.09)</b>
<i>Pic d'occupation :</i> <b>58.26 (52.17)</b>	<i>Pic d'occupation :</i> <b>78.88 % (83.32)</b>	<i>Pic d'occupation:</i> <b>69.38 % (56.75)</b>

On constate que les P+R sont actuellement suffisamment dimensionnés pour répondre à la demande. Le pic d'occupation comprend la période du lundi au samedi.

## 4. Places de stationnement dans les projets de constructions

En règle générale et conformément au Règlement cantonal d'exécution de la loi sur les constructions, du 16 octobre 1996 (RELConstr.), les Autorités communales appliquent la norme « VSS-40281 : Stationnement - Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme »<sup>8</sup> pour déterminer les besoins en stationnement pour tout projet de construction.

A savoir que l'Art. 29 du RELConstr. précise que :

Al. 1 le Conseil communal détermine le nombre de places de stationnement à réaliser.

<sup>8</sup> Anciennement VSS 640 281.

Al. 2 Le nombre de places de stationnement à réaliser est fixé dans le cadre de la procédure de permis de construire, le cas échéant de la sanction préalable, pour autant qu'il ne l'ait pas déjà été dans le cadre de la procédure d'adoption d'un plan spécial ou d'un plan de quartier.

Dans le cadre du Plan directeur des Portes-Rouges par exemple, une étude d'impact a évalué le nombre de places de stationnement à ne pas dépasser afin de respecter les valeurs limites des nuisances environnementales (bruits, circulation, accès) qui prévoit :

- Activités : dimensionner le stationnement avec le bas de la fourchette selon le type B de la norme VSS 640 281 (diminution de 60% des besoins) ;
- Logements : respecter le ratio de 0.7 places de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher utile (SBPU) et de 0.1 place de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de SBPU de logement pour les places visiteurs ;
- Mettre à disposition des futurs habitants et employés au minimum 1 véhicule en autopartage par sous-secteur, puis 1 par 7'000 m<sup>2</sup> de SPBU de logement (Mobility@home par exemple) ;
- Intégrer un abonnement de base Onde verte (2 zones) dans les charges des loyers d'appartements à la location.

Au surplus l'art.32 RELConstr. mentionne : « Lorsque la création de places de stationnement aurait des impacts inadmissibles sur l'environnement ou sur les sites, le Conseil communal peut réduire de 50% au maximum ou, à titre exceptionnel, supprimer l'obligation de créer ces places ».

Dans les secteurs bien desservis par les transports publics, les taux légaux de réduction sont appliqués pour les activités (entreprises industrielles et artisanales, services et magasins) et non pour les logements (cf. annexe 2 RELConstr.).

Lorsque les constructions ne répondent pas au besoin minimum, les propriétaires doivent payer une taxe de contribution à la Ville. Dans le cas contraire, il est demandé aux propriétaires de mettre à disposition des places excédentaires au profit du quartier afin de dégager les places en zone bleue, voire d'en supprimer.

Les propriétaires et locataires qui bénéficient des places de stationnement dans leur immeuble (pour les nouveaux projets) n'ont pas le droit à la vignette de stationnement.

## 5. Plan de stationnement

Le plan de stationnement III a été voté en date du 30 juin 2008. Les principaux objectifs sont :

- Permettre à la Ville de Neuchâtel de demeurer attractive tant pour ses habitants, ses clients et ses visiteurs ;
- Inciter les pendulaires à utiliser les transports publics ;
- Encourager les automobilistes qui viennent en ville à changer leurs habitudes et opter pour la mobilité douce ;
- Satisfaire les besoins des résidents par la création de zones bleues utilisables sur une durée indéterminée par les détenteurs de vignettes (clause du besoin).

La Ville s'efforce de remplacer dans la mesure du possible, les places de stationnement perdues dans les mêmes quartiers.

Un exemple récent est l'aménagement de 10 places de stationnement sur l'ancienne parcelle utilisée par l'association l'AMAR en compensation de celles supprimées pour l'aménagement de la piste cyclable sur l'avenue du Vignoble.

Enfin, la Ville de Neuchâtel mettra sur pied, d'ici au deuxième semestre 2019, des groupes de travail dans le but de réaliser le plan de stationnement 4<sup>ème</sup> génération. Ce dernier aura pour but de coordonner la politique de stationnement entre les quatre communes fusionnées et de déterminer la stratégie concernant notamment :

- l'accès par transports publics et la mobilité douce ;
- le nombre de places privées et privées communales et leur gestion ;
- la tarification des parkings privés et publics ;
- le nombre de places privées accordées lors de l'octroi des permis de construire ;
- la révision des tarifs des autorisations.

Des représentants de votre Autorité seront bien entendu sollicités dans le cadre des commissions idoines.



## 6. Aspects fiscaux

La récente réforme fiscale adoptée par le Grand Conseil engendre une baisse d'impôts pour les personnes physiques. Dans ce contexte, l'attractivité du canton, et par ricochet de la Ville, en sera améliorée. Les conséquences financières à court, moyen et long terme d'une suppression de la déduction fiscale des frais de déplacement ne sont pas du ressort de notre Conseil même si nous restons attentifs à cette thématique.

## 7. Conclusion

Notre Conseil ne cherche en rien à compliquer la vie des automobilistes comme vous l'écrivez dans votre interpellation, mais cherche à trouver le meilleur équilibre entre tous les modes de transports pour garantir une accessibilité optimale. La « stratégie énergétique 2035 » adopté par votre Autorité vise explicitement à atteindre l'objectif de la société à 2000 watts en 2050, soit pour la mobilité, - 20% d'émission CO<sub>2</sub> d'ici 2020, - 53% d'ici 2035 et - 87% d'ici 2050. Pour respecter cet engagement, cette transition doit être accompagnée de mesures facilitant le transfert modal et créant des conditions-cadres permettant une baisse de la circulation automobile individuelle et par ricochet de la pollution, du bruit et de l'occupation du territoire par des TIM.

Le plan de stationnement avec une généralisation des zones bleues et des vignettes de stationnement pour les citoyens permet aux automobilistes résidants à Neuchâtel de trouver des places de parc plus facilement, les zones bleues ne pouvant pas être monopolisées par des voitures ventouses.

En matière de constructions, les normes VSS sont utilisées dans le cadre de la création de places de parcs lors de constructions de logement.

Des efforts sont également menés avec les entreprises au travers des plans de mobilité. Différents services communaux conseillent d'ailleurs régulièrement les entreprises et la Ville a édité une brochure « Mobile en entreprise »<sup>9</sup> servant de guide pour favoriser notamment le transfert modal et créer des plans de mobilité efficients et durables.

---

<sup>9</sup> Disponible à la page

[http://www.coord21.ch/uploads/Fichiers\\_Coord21/Bonnes\\_pratiques/NEUCHATEL\\_mobile\\_en\\_entrep rise.pdf](http://www.coord21.ch/uploads/Fichiers_Coord21/Bonnes_pratiques/NEUCHATEL_mobile_en_entrep rise.pdf), consultée le 09.04.2019.

Les problématiques complexes du stationnement et de la mobilité en ville nécessitent la prise en compte de nombreux paramètres et intérêts divergents. Les besoins des automobilistes en infrastructures routières et de stationnement efficaces et fonctionnelles, mais aussi ceux des riverains, cyclistes, piétons et autres utilisateurs du domaine public. Les groupes de travail mentionnés ci-dessus auront pour tâche de proposer les solutions futures permettant de satisfaire au mieux les intérêts en jeu.

En résumé, nous voulons assurer une accessibilité et une mobilité optimale pour tous dans le respect de nos objectifs en particulier énergétique. Cela implique des changements d'habitudes et la découverte de nouvelles solutions. Nous sommes également conscients que cette transition ne pourra se faire en un jour et qu'elle impliquera des efforts de toutes et tous pour y parvenir.

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 de la présente réponse à l'interpellation n°19-601.

Neuchâtel, le 15 avril 2019

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Christine Gaillard

Rémy Voirol



**Annexe** : Tableau de synthèse des données sur les pendulaires par le service de la mobilité de la Ville de Neuchâtel sur la base de l'étude de la Haute école de gestion Arc

données IMVT / relevé structurel 2016	Pendulaires professionnels								Pendulaire scolaire/étudiants (15 ans et plus)								Toal total	%
Principal moyen de déplacement	internes	%	sortants	%	entrants	%	Total	%	internes	%	sortants	%	entrants	%	Total	%		
voiture (comme conducteur/trice ou passager/ère)	1849	27%	3970	53%	10000	57%	15819	49%	112	4%	196	16%	972	12%	1280	11%	17099	39%
autre	5128	73%	3544	47%	7698	43%	16370	51%	2513	96%	1010	84%	7122	88%	10645	89%	27015	61%
<b>Total général</b>	<b>6977</b>	<b>100%</b>	<b>7513</b>	<b>100%</b>	<b>17698</b>	<b>100%</b>	<b>32188</b>	<b>100%</b>	<b>2625</b>	<b>100%</b>	<b>1206</b>	<b>100%</b>	<b>8093</b>	<b>100%</b>	<b>11924</b>	<b>100%</b>	<b>44112</b>	<b>100%</b>
Principal moyen de déplacement	internes	%	sortants	%	entrants	%	Total prof	%	internes	%	sortants	%	entrants	%	Total école dès 15 ans	%	Toal total	%
à pied	1531	22%	79	1%	136	1%	1746	5%	727	28%	37	3%	19	0%	783	7%	2529	6%
trottinette, skateboard, patins à roulettes, etc.	52	1%	0	0%	0	0%	52	0%	18	1%	0	0%	0	0%	18	0%	70	0%
vélo, vélo électrique	406	6%	34	0%	154	1%	594	2%	194	7%	0	0%	20	0%	214	2%	808	2%
vélomoteur, moto, scooter	216	3%	33	0%	242	1%	491	2%	94	4%	0	0%	18	0%	112	1%	603	1%
voiture (comme conducteur/trice ou passager/ère)	1849	27%	3970	53%	10000	57%	15819	49%	112	4%	196	16%	972	12%	1280	11%	17099	39%
car de l'entreprise	17	0%	69	1%	109	1%	195	1%	30	1%	0	0%	17	0%	47	0%	242	1%
train	201	3%	2456	33%	4463	25%	7120	22%	188	7%	874	72%	5283	65%	6345	53%	13465	31%
tram, métro	87	1%	104	1%	652	4%	843	3%	18	1%	64	5%	218	3%	300	3%	1143	3%
trolleybus, autobus, car postal, autocar	2618	38%	768	10%	1941	11%	5327	17%	1244	47%	36	3%	1546	19%	2826	24%	8153	18%
<b>Total général</b>	<b>6977</b>	<b>100%</b>	<b>7513</b>	<b>100%</b>	<b>17698</b>	<b>100%</b>	<b>32188</b>	<b>100%</b>	<b>2625</b>	<b>100%</b>	<b>1206</b>	<b>100%</b>	<b>8093</b>	<b>100%</b>	<b>11924</b>	<b>100%</b>	<b>44112</b>	<b>100%</b>