

Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la 3^{ème} étape du plan de stationnement

(Du 13 mars 2006)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1 Introduction

La 3^{ème} étape du plan de stationnement s'inscrit dans le prolongement de l'Observatoire 2002 du stationnement qui a permis d'isoler différents problèmes de stationnement non résolus par la mise en place, dès août 2000, de la 2^{ème} étape.

En substance, le présent rapport porte, d'une part, sur une demande de crédit destinée à mettre en place la nouvelle gestion du stationnement. Nous présentons ici les actions coordonnées à entreprendre en vue de la mise en œuvre des mesures de stationnement et démontrons la meilleure mise en valeur du domaine public.

D'autre part, nous soumettons à votre approbation un nouvel arrêté ayant pour but de réunir et de consolider les bases légales en matière de stationnement. Son but est de créer une unité de matière en ce qui concerne l'exploitation des places de stationnement sur le domaine public et de fixer le cadre du stationnement au niveau législatif.

Enfin, nous vous proposons, en corrélation avec ce plan de stationnement, d'octroyer une subvention annuelle à l'Association pour la revitalisation du Centre-ville destinée à participer au financement d'un city-manager et de ses activités.

Les mesures, prévues dans la 3^{ème} étape du plan de stationnement, sont exposées dans ce rapport à titre d'information, les modalités de mise en œuvre restant de la compétence de notre Conseil.

La définition de la 3^{ème} étape du plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel est motivée par les facteurs suivants:

- La participation de la ville à l'exploitation d'un réseau régional de parkings P+R mis en place en 2002 à l'échelle de l'agglomération de Neuchâtel concernant la maîtrise du trafic généré par les pendulaires.
- Les changements intervenus en matière de stationnement consécutivement aux expériences menées pendant l'Expo.02.
- Le développement et la mise en œuvre de projets immobiliers importants dans plusieurs quartiers de la ville, notamment celui du complexe de La Maladière.
- La décision de septembre 2004 de votre Autorité de mettre en œuvre une stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic dans les quartiers de la ville, impliquant un découpage coordonné de zones de stationnement.

1.1 Démarche

La définition de la 3^{ème} étape du plan de stationnement repose sur la démarche suivante:

- Etablissement d'un diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement à l'échelle des différents quartiers de la ville.
- Définition des principes de gestion du stationnement et des priorités visées.
- Définition d'une stratégie globale de gestion du stationnement sous forme de concept pouvant être mis en œuvre par étapes successives en fonction des priorités et des besoins de l'ensemble des quartiers de la ville, en collaboration avec l'Etat et les communes de l'agglomération.
- Description des incidences techniques, administratives et législatives des mesures.
- Définition du programme de mise en œuvre des mesures de gestion du stationnement.
- Evaluation des incidences financières (investissements, charges et recettes) des mesures de gestion du stationnement.

1.2 Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude s'étend à toute la ville de Neuchâtel, Chaumont non compris. Ce périmètre est subdivisé en six zones qui sont intitulées comme suit:

- Centre-Ville
- Monruz-La Coudre
- Maladière
- Serrières-Draizes
- Nord de la ville
- Vauseyon-Evole

S'agissant de la zone du Centre-Ville, celle-ci est subdivisée en quatre secteurs, soit:

- Château
- Gare-1^{er} Mars
- Hypercentre
- Beaux-Arts-Jeunes-Rives

2 Deuxième plan de stationnement

2.1 Mesures prises

Les mesures prises dans le cadre de la 2^{ème} étape du plan de stationnement décrites ci-après ne tiennent pas compte des mesures provisoires de gestion du stationnement durant la tenue de l'Expo.02. En effet, les mesures correspondantes ont toutes pris fin dès la restitution, en 2003, des dernières places publiques de stationnement, dont celles des Jeunes-Rives, à raison de 300 places payantes.

- Les contrôles de police ont été renforcés au centre-ville.
- Les régimes de stationnement ont été adaptés : modification de 15'gratuit en 30'payant (Ecluse, 23 places transformées), modification 30' gratuit en 30' payant (Rateau/Oratoire, 17 places transformées), modification 3 heures payant en 2 heures payant (Place Piaget, 87 places transformées).
- Transformation de zones blanches en zones bleues : extension partielle de la zone bleue no 1 (Maladière), création de la zone bleue no 4 (Evole), création de la zone 5 (Nord de la ville), création des zones no 8 et no 9 (Maladière).
- Maintien ou ajout de places de (très) courte durée à proximité des commerces, dans les zones bleues créées (4 places transformées à la rue du Rocher).

- Respect de la satisfaction des besoins en stationnement pour tout nouveau projet concrétisé dans le cadre de la police des constructions.

2.2 Impacts des mesures prises

L'étendue géographique des mesures prises s'est essentiellement limitée au Centre-Ville et à ses abords immédiats. De ce fait, les problèmes de stationnement recensés dans les quartiers périphériques n'ont pas véritablement été résolus, de même que les mesures prises au Centre-Ville ont partiellement contribué à accroître les problèmes en périphérie en raison notamment du refoulement hors du Centre-Ville des pendulaires suite aux restrictions qui leur ont été imposées consécutivement aux diverses adaptations de régimes de stationnement et aux contrôles de police accrus.

L'objectif visé par les Autorités d'améliorer l'utilisation de l'offre de stationnement par le biais de mesures tendant à accroître le taux de rotation des places de stationnement sur voirie n'est que partiellement atteint comme le prouvent les enquêtes menées dans le cadre de l'Observatoire 2002 du stationnement. Celles-ci ont montré que les taux de rotation ont augmenté, mais de loin pas dans les proportions théoriques visées dans le rapport de la 2^{ème} étape du plan de stationnement.

Les adaptations de régimes de stationnement, en particulier les extensions des zones bleues préexistantes ont, certes, contribué à améliorer les conditions de stationnement des résidants grâce aux restrictions de stationnement sur voirie imposées aux pendulaires, mais n'ont pas résolu les problèmes de concurrence, en journée et en soirée, entre les différentes catégories d'usagers. En effet, la concurrence entre résidants et clients/visiteurs s'est quelque peu accrue au Centre-Ville et ses abords, de même que la concurrence entre résidants et pendulaires s'est également renforcée dans la plupart des quartiers périphériques. Ce constat est notamment confirmé par le fait que, sur la base des enquêtes menées dans le cadre de l'Observatoire 2002 du stationnement, les taux d'occupation des places de stationnement sur voirie n'ont pas diminué.

Plusieurs mesures préconisées dans la 2^{ème} étape du plan de stationnement n'ont été que partiellement concrétisées comme par exemple l'ajout de places de très courte durée à proximité des commerces, la création de P+R aux entrées Est, Ouest et Nord avec au total 400 à 420 places.

Par contre, d'autres mesures ont été totalement concrétisées comme le renforcement des contrôles de police, l'adaptation des régimes de

stationnement au centre-ville, le respect de la satisfaction des besoins en stationnement pour tout nouveau projet.

3 Diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement

Il ressort du diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement et de la comparaison de la demande par rapport à l'offre de stationnement, que les principaux problèmes de stationnement en ville de Neuchâtel sont bien spécifiques. En effet, ils sont étroitement liés, d'une part aux différentes zones d'affectation de la ville, d'autre part à ses différents secteurs géographiques.

3.1 Problèmes par zones d'affectation du sol

Zones d'habitation	Offre de stationnement généralement insuffisante induisant systématiquement du stationnement hors case.
Zones mixtes ou d'activités	Concurrence/conflits entre les différentes catégories d'usagers (résidents/pendulaires, résidents/visiteurs, résidents/clients) durant certaines heures de la journée et/ou de la soirée.

3.2 Problèmes par secteurs géographiques

Zone ou quartier	Comparaison de l'évolution journalière de la demande par rapport à l'offre de stationnement								
	Offre supérieure à la demande			Demande partiellement supérieure à l'offre			Demande supérieure à l'offre		
	Nuit	Jour	Soir	Nuit	Jour	Soir	Nuit	Jour	Soir
1. Centre-Ville – Château							◆	◆	◆
2. Centre-Ville– Hypercentre					◆	◆			
3. Centre-Ville– Gare/1 ^{er} Mars					◆	◆			
4. Centre-Ville– Beaux-Arts ¹					◆				
5. Maladière–Clos-Brochet							◆	◆	◆
6. Maladière– Piscines ²		◆							
7. Maladière					◆				
8. Monruz – Saars				◆	◆				
9. Monruz – Centre	◆		◆						
10. Monruz		◆							
11. Nord de la ville – Av. Alpes				◆					
12. Nord de la ville							◆	◆	◆
13. Serrières Sud					◆				
14. Serrières Nord				◆					
15. Draizes				◆	◆	◆			
16. Vauseyon – Ecluse					◆				
17. Evole				◆	◆				

Tableau 1: Synthèse des problèmes actuels de stationnement – Bilan comparatif de l'évolution journalière de la demande par rapport à l'offre de stationnement à l'échelle des différentes zones ou quartiers de la ville.

¹ Le parking des Jeunes-Rives n'étant généralement pas saturé, il permet de suppléer au surplus de demande de stationnement du quartier des Beaux-Arts et du Centre-Ville.

² Le parking arrive toutefois ponctuellement à saturation lors de manifestations ou lorsque la piscine extérieure est ouverte.

3.3 Comparaison de la demande par rapport à l'offre de stationnement

Il ressort qu'actuellement en ville de Neuchâtel:

- L'offre de stationnement est continuellement supérieure à la demande uniquement sur le parking des Piscines du Nid-du-Crô et dans la zone de Monruz, à l'exception de la rue des Saars.
- La demande de stationnement nocturne est supérieure à l'offre dans les zones du Centre-Ville et du Nord de la ville ainsi que dans les quartiers du Clos-Brochet (Maladière), des Saars (zone de Monruz), de Serrières Nord, des Draizes et de l'Evole.
- La demande de stationnement diurne est supérieure à l'offre dans les zones du Centre-Ville, de la Maladière (excepté le parking des Piscines), du Nord de la ville (excepté l'av. des Alpes) et de Vauseyon-Evole ainsi que dans les quartiers des Saars (Monruz), de Serrières Sud et des Draizes.
- La demande de stationnement en soirée est supérieure à l'offre dans les zones du Centre-Ville (excepté le quartier des Beaux-Arts) et du Nord de la ville (excepté l'av. des Alpes), ainsi que dans les quartiers du Clos-Brochet (Maladière) et des Draizes.
- Les parkings en ouvrage (principalement celui du Port) disposent de réserves non utilisées.

4 Objectifs poursuivis en matière de stationnement

4.1 Objectifs globaux

- Satisfaire de manière volontariste les différents types d'usagers selon les secteurs (par ex. Centre-Ville).
- Résoudre certains points noirs au niveau de la sécurité (dépose-minute, écoles, etc.)
- Participer à la vitalité (économique, sociale, etc.) de l'agglomération, notamment en assurant une bonne accessibilité au Centre-Ville et à ses commerces.
- 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.
- Recourir à un système de gestion financière du stationnement basé sur les instruments d'économie de marché pour, d'une part, éviter un travail administratif important dû à la multiplication d'autorisations ou dérogations spécifiques et, d'autre part, rendre les transports publics plus attractifs de manière à, favoriser le transfert modal
- Assurer une gestion du stationnement prenant en compte les évolutions prévisibles en matière de développements urbains.
- Garantir la concordance des régimes de stationnement à l'échelle de l'ensemble de la ville et coordonner les mesures de gestion du stationnement avec les communes de l'agglomération de Neuchâtel de manière à éviter les reports en périphérie de problèmes de stationnement.
- 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.

4.2 Objectifs spécifiques de satisfaction des besoins de stationnement des différentes catégories d'utilisateurs

En complément aux objectifs globaux visés en matière de gestion du stationnement en ville de Neuchâtel, il convient également de prendre en compte les objectifs spécifiques suivants.

4.2.1 Résidents

- Assurer une capacité de stationnement appropriée, de jour comme de nuit, en particulier en réduisant la concurrence avec les autres catégories d'utilisateurs.
- Décharger le domaine public du stationnement de nuit des visiteurs par une meilleure utilisation des parkings publics en ouvrage.
- Maintenir la différenciation des macarons par zone pour éviter les pendulaires intra-muros.

4.2.2 Clients et visiteurs

- Favoriser le parage de courte durée sur voirie.
- Coordonner les conditions de stationnement sur voirie avec les parkings publics en ouvrage afin de limiter la concurrence et d'inciter les visiteurs à se parquer dans les parkings en ouvrage.
- Garantir une offre de stationnement de courte durée à proximité des bâtiments publics ou des commerces.

4.2.3 Pendulaires

- Assurer une offre adéquate de stationnement pour les pendulaires dynamiques.
- Diminuer le stationnement des pendulaires statiques en les incitant à utiliser les transports publics et les parkings en périphérie par le biais d'un réseau étendu de parkings d'échange de type P+R. Les possibilités de stationnement payant de longue durée doivent être limitées au centre.

5 Principes de gestion du stationnement en ville de Neuchâtel

5.1 Principes généraux applicables à l'ensemble de la ville

- Principe 1** Toutes les aires de stationnement (places à l'unité ou zones regroupant plusieurs places) situées sur le domaine public doivent être marquées et chaque régime spécifique de stationnement signalisé en tant que tel.
- Principe 2** Toutes les places publiques de stationnement doivent être exploitées par le biais de limitations spécifiques de la durée autorisée de stationnement et/ou de redevances d'utilisation.
- Principe 3** Une stratégie transparente, logique et communicable doit être à la base de l'exploitation de l'offre publique de stationnement.
- Principe 4** Dans tous les quartiers de la ville, un nombre approprié de places de stationnement tenant compte des besoins locaux doit être à la disposition des habitants.

- Principe 5** Les usagers des places publiques de stationnement doivent être amenés à assumer des redevances de stationnement qui soient en adéquation avec les coûts induits et les prestations offertes.
- Principe 6** Certains groupes d'usagers du stationnement sur le domaine public doivent, en fonction de leurs besoins spécifiques, pouvoir bénéficier de facilités de stationnement sous forme de vignettes payantes de stationnement (par ex. vignettes pour résidants, entreprises, pendulaires dynamiques, visiteurs).
- Principe 7** Les régimes de stationnement doivent reposer sur des analyses périodiques de situation « avant/après ».

5.2 Principes supplémentaires applicables au Grand-Centre

- Principe 8** Le Grand-Centre doit être libéré le plus largement possible, du trafic généré par la recherche de places de stationnement.
- Principe 9** Le Grand-Centre doit être libéré des places publiques de stationnement, utilisées actuellement par les pendulaires statiques, grâce à une limitation de la durée de stationnement.
- Principe 10** Toutes les places publiques du Grand-centre doivent être transformées en places payantes pour valoriser le domaine public et favoriser le transfert modal.
- Principe 11** Pour les résidants du Grand-Centre, une vignette spécifique doit, contre paiement d'une redevance, leur permettre de parquer sur les places de stationnement publiques payantes dont la durée autorisée de stationnement est supérieure à 30 minutes.
- Principe 12** Les clients et les visiteurs du Grand-Centre doivent pouvoir disposer de suffisamment de places de stationnement payantes de courte et moyenne durée dans un rayon acceptable, soit 300m au maximum compte tenu notamment de la topographie du Grand-Centre.

Principe 13 La gestion des places publiques de stationnement doit se prolonger en soirée pour maîtriser la concurrence entre résidents et visiteurs.

5.3 Priorités de stationnement en ville de Neuchâtel

La définition de priorités de stationnement dans un secteur ou quartier est nécessaire lorsque l'offre de stationnement est déficitaire. Dans ce cas, il existe une concurrence entre les différentes catégories d'usagers (par ex. pendulaires/habitants).

Les priorités de stationnement fixées dans le deuxième plan de stationnement sont maintenues:

- 1^{ère} priorité** Les habitants; afin que la ville demeure attractive du point de vue de l'habitat.
- 2^{ème} priorité** Les clients et visiteurs des commerces et des entreprises/services ainsi que les pendulaires dynamiques ; pour que la ville et le Centre-Ville en particulier restent actifs économiquement et compétitifs face aux centres commerciaux de l'agglomération de Neuchâtel.
- 3^{ème} priorité** Les pendulaires; pour les inciter à un transfert modal vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.

6 Concept de gestion du stationnement en ville de Neuchâtel

6.1 Principales composantes du concept

Le concept de gestion du stationnement en ville de Neuchâtel vise à mettre progressivement en place un ensemble cohérent de régimes de stationnement nous permettant de résoudre les problèmes de stationnement recensés en fonction des objectifs poursuivis. Ce concept figure en annexe.

Les principales composantes de ce concept sont les suivantes:

- Rendre le stationnement payant et limiter les durées autorisées de parcage à l'échelle du Grand-Centre.
- Instaurer progressivement le régime de zone bleue avec vignettes dans tous les autres secteurs de la ville.
- Rendre le stationnement payant et limiter sa durée au niveau de tous les grands parkings à ciel ouvert situés en Ville.
- Optimiser le nombre et la localisation des places de stationnement payant de courte durée (30') en fonction des besoins des commerces et services.
- Etendre l'offre en places de stationnement de type P+R aux entrées Est, Ouest et Nord de la Ville, en collaboration avec les autres communes.
- Optimiser le nombre et la localisation des places de stationnement pour deux-roues, les mesures correspondantes relatives aux deux-roues légers (cycles et cyclomoteurs) étant en outre à fixer dans le cadre du plan directeur communal des aménagements cyclables.

6.2 Autres composantes du concept

Les composantes suivantes complètent notre concept de gestion du stationnement en ville de Neuchâtel de sorte à former un ensemble cohérent de conditions à même de réduire significativement les problèmes de stationnement des catégories d'usagers prioritaires:

- Harmoniser et simplifier l'éventail actuel des limitations de durées autorisées de stationner en distinguant clairement les stationnements de courte, de moyenne et de longue durée.
- Adapter les plages horaires des restrictions actuelles de stationnement aux heures de conflit entre les différents utilisateurs.
- Maintenir, dans un premier temps, les taux horaires actuels appliqués au stationnement payant sur voirie, une augmentation à terme des tarifs en vigueur demeurant réservée.
- Introduire la gratuité des 30 premières minutes de stationnement sur toutes les places payantes de moyenne (90') et de longue durée (12h).
- Adapter et étendre les privilèges de stationnement, tant du point de vue de la gamme d'autorisations proposées (vignettes de stationnement, autorisations journalières, autorisations spéciales), des caractéristiques de ces autorisations (conditions d'octroi, champ d'application, validité)

que de leur coût.

- Poursuivre les contrôles de police au même rythme qu'actuellement.

6.3 Approche régionale des P + R

La Ville de Neuchâtel travaille en collaboration avec d'autres communes de l'agglomération, qui dans une vision globale de la gestion de la mobilité, ont été d'accord de collaborer à la réalisation, sur leur territoire de la création de P+R. En exemple, en plus des parkings d'échange dans le cadre de l'Exposition nationale, les communes de Boudry et Cortaillod aménagent 33 places de stationnement au régime P+R à Areuse, sises à proximité immédiate de la gare TN.

La commune de Boudry, quant à elle, installe 20 places P+R sous le viaduc de Chanélaz de l'autoroute, avec la création d'un nouvel arrêt littorail. Par ailleurs, cette commune agrandit le P+R réalisé pour Expo.02 aux Tuilières qui passe de 20 à 60 places.

Ainsi, nous sommes heureux de constater qu'une politique d'agglomération est en train de se mettre sur pied en matière de gestion du parcage pendulaire. De plus, les montants prévus en matière de communication au budget de cette troisième étape du plan de stationnement seront utilisés notamment pour une promotion à l'échelle de l'agglomération de l'utilisation de ces P+R en collaboration avec les autres communes.

7 Les privilèges de stationnement

Avec l'extension à l'ensemble de la ville de Neuchâtel de restrictions des durées autorisées de parcage, le stationnement gratuit de longue durée ne sera par conséquent plus possible sans autres, cela tant pour les résidants que pour les usagers de l'extérieur. C'est pourquoi une adaptation et extension des privilèges actuels de stationnement (parcage illimité en zone bleue) s'imposent de manière à permettre à certaines catégories d'usagers de déroger aux nouvelles restrictions de parcage.

7.1 Vue d'ensemble des privilèges de stationnement

Du fait que les bases légales fédérales en matière de restrictions de stationnement se limitent à préciser qu'il est possible d'octroyer des privilèges de stationnement et compte tenu de l'absence d'un cadre légal plus concret, nous nous sommes basés sur des dispositions réglementaires récentes en vigueur dans d'autres villes suisses.

<p>Vignettes de stationnement</p> <p>Celles-ci correspondent à des autorisations de parcage de durée illimitée dans les zones faisant l'objet de restrictions de stationnement telles que zones bleues et zones/aires de stationnement payant avec limitation conjointe de la durée de parcage autorisé.</p> <p>Base réglementaire: Arrêté du Conseil communal concernant l'octroi de vignettes de stationnement.</p>	Vignette "Résidants"
	Vignette "Entreprises"
	Vignette « pendulaires dynamiques »
	Vignette "P+R"
<p>Autorisations journalières</p> <p>Celles-ci correspondent à des autorisations à l'acte délivrées pour des besoins spécifiques de parcage en principe limité dans le temps. Elles ne sont pas assimilables à des vignettes de stationnement au sens d'autorisations de parcage de durée illimitée dans les zones faisant l'objet de restrictions de stationnement.</p> <p>Base réglementaire: Arrêté du Conseil communal concernant la perception de redevances de stationnement.</p>	Cartes (à gratter) "Visiteurs"
	Arrêt en zone piétonne
	Parcage nécessité par des travaux
<p>Autorisations spéciales</p> <p>Celles-ci correspondent à des autorisations particulières délivrées pour des besoins de parcage spécifiques à des catégories bien distinctes de personnes du point de vue de leur statut. Elles ne sont pas non plus assimilables à des vignettes de stationnement au sens d'autorisations de parcage de durée illimitée dans les zones faisant l'objet de restrictions de stationnement.</p> <p>Base réglementaire: Arrêté du Conseil communal concernant la perception de redevances de stationnement.</p>	Personnes handicapées
	Médecins en service ou en urgence
	Personnel soignant en service
	Artisans en service de piquet d'urgence
	Marchands ambulants pendant les heures de marché
	Hôtels

Tableau 2: Eventail des privilèges de stationnement

7.2 Objectifs attendus des conditions tarifaires

- Renforcer les effets de concurrence par rapport au stationnement en ouvrage, en rapprochant les tarifs du stationnement payant sur voirie de ceux du stationnement payant en ouvrage. Toutefois, le stationnement sur voirie doit rester meilleur marché que celui en ouvrage en raison de la différence de qualité (sécurité et confort) caractérisant ces deux

modes de stationnement.

- Adapter les prix des privilèges de stationnement afin d'éviter un recours abusif à ceux-ci. Le prix de la vignette « pendulaires dynamiques », bien qu'élevé, reste meilleur marché que le stationnement des parkings en ouvrage ou le stationnement en place longue durée avec horodateurs.
- Adaptation à la hausse du montant des redevances perçues pour l'octroi de privilèges de stationnement des entreprises, d'une part en raison de l'augmentation des charges liées à la gestion de ces privilèges, d'autre part pour assurer un minimum de proportionnalité par rapport aux usagers ne pouvant pas bénéficier de l'octroi de privilèges de stationnement. De même, les prix pratiqués doivent permettre de contribuer à palier aux éventuels abus.
- Rapprochement des prix du stationnement à ceux forfaitaires de l'« Onde verte » des Transports Neuchâtelois afin de renforcer l'attractivité des transports publics et tendre ainsi vers le transfert modal.

7.3 Mesures tarifaires

Ce chapitre récapitule les montants maximum des redevances que nous proposons pour chaque privilège de stationnement.

7.3.1 Parcage payant sur voirie

Régimes de stationnement	Etat actuel (horizon 2004)	Etat futur (dès 2006)
Stationnement payant de courte durée (<30')	1 Fr/h	1 Fr/h
Stationnement payant de moyenne durée (90')	1 Fr/h	1 Fr/h ³
Stationnement payant de longue durée (12h)	1 Fr/h	Grand-Centre: 1 Fr/h ³ Périphérie: 50 ct/h ³

Tableau 3: Mesures tarifaires pour le stationnement payant

³ Les 30 premières minutes de stationnement étant gratuites, la tarification prend ainsi effet dès la 31^{ème} minute.

7.3.2 Montants prévus en matière de privilèges de stationnement

Privilèges de stationnement		Montants applicables actuellement [Etat 2004]	Nouveaux montants [dès 2006-2007]
Vignettes de stationnement	Vignette pour résidents (1 zone)	200 frs/an	200 frs/an 20 frs/mois
	Vignette pour entreprises (1 zone)		(du lu au ve) 1200 frs/an 120 frs/mois
	Vignettes pour pendulaires dynamiques (1 zone)		(du lu au sa) 1400 frs/an 140 frs /mois
	Vignette P+R	gratuite	gratuite
Autorisations journalières	Carte de stationnement pour "Visiteurs" Grand-Centre	---	8 frs/4h 16 frs/24h
	Carte de stationnement pour "Visiteurs" Périphérie	---	5 frs/4h 10 frs/24h
	Autorisation d'arrêt en zone piétonne	3 frs/ à l'acte 50 frs/ renouvellement 100 frs/ nouvelle demande pour les résidents	5 frs / à l'acte 15 frs/ sem. 30 frs/ mois 300 frs/ année gratuite / résidents
	Autorisation de parcage nécessité par des travaux	10 frs/ ½ jour 20 frs/jour	15 frs/jour 60 frs/sem. 220 frs/mois 2'200 frs/an

Autorisations spéciales	Handicapés	gratuite	gratuite
	Médecins en service ou en urgence	gratuite	gratuite
	Personnel soignant en service	gratuite	gratuite
	Artisans en service de piquet d'urgence	gratuite	gratuite
	Marchands ambulants pendant les heures de marché	gratuite	gratuite au parking des Jeunes-Rives
	Hôtels	gratuite	200 frs/an (1 zone)

Tableau 4 : Montants des redevances pour chaque privilège de stationnement.

7.4 Principes de mise en œuvre des mesures tarifaires

Nous présentons ci-après les principes de mise en œuvre régissant les mesures tarifaires :

- Maintien, dans un premier temps, des taux horaires actuels appliqués au stationnement payant sur voirie.
- Extension systématique, à l'échelle du Grand-Centre, du créneau de validité horaire des régimes de stationnement payant limités à 30 et à 90 minutes de 7h-19h à 7h-22h, cela du lundi au samedi dans le but notamment de réduire la concurrence en soirée entre les différentes catégories d'usagers et d'inciter les usagers à stationner dans les parkings en ouvrage. La mise en œuvre de ce principe permet en outre de tendre vers un traitement équitable des clients et visiteurs en ce sens qu'il n'y a aucune raison valable pour que les clients et visiteurs arrivant en soirée puissent stationner gratuitement alors que les clients et visiteurs arrivant en journée sont quant à eux soumis au paiement de redevances de stationnement. Par ailleurs, un prélèvement opéré sur les clients du centre-ville élargi permettra, à terme, de supprimer la taxe sur les spectacles et de libérer des moyens pour la revitalisation commerciale de Neuchâtel.
- Adaptation, à l'échelle des quartiers de la périphérie, du créneau de validité horaire du régime de stationnement payant de courte durée (30 minutes) de 7h-19h, cela du lundi au samedi, dans le but d'améliorer les conditions de stationnement à proximité immédiate des commerces et services situés dans les quartiers de la périphérie.

- Institution systématique, à l'échelle de l'ensemble des grands parkings en surface, d'un créneau de validité horaire du régime de stationnement payant limité à 12 heures s'étendant de 7h à 22h et s'appliquant du lundi au vendredi dans le Grand-Centre, resp. de 7h à 19h du lundi au vendredi en périphérie. La mise en œuvre de ce principe vise à empêcher, dans le Grand-Centre, des reports d'usagers tentés de stationner gratuitement en soirée plutôt que d'être soumis à parquer sur des places de stationnement payantes sur voirie ou en ouvrage.
- Maintien de l'uniformité des tarifs applicables aux différents régimes de stationnement payant à l'échelle du Grand-Centre et des places de stationnement payant de courte durée (30 minutes) situées dans les quartiers en marge du Grand-Centre.
- Introduction de la gratuité des 30 premières minutes de stationnement sur toutes les places payantes de moyenne (90') et de longue durée (12h).
- Etablissement de conditions pour l'octroi de privilèges de stationnement, notamment pour les pendulaires dynamiques qui doivent justifier de la nécessité de l'utilisation de leur véhicule pour leurs activités professionnelles.

7.5 Equipement solaire

Notre concept d'équipement tient compte du développement durable. En effet, nous équiperons la majorité de nos horodateurs de panneaux solaires afin de diminuer les coûts de génie civil et d'infrastructure ainsi que la consommation d'électricité.

8 Les bases réglementaires

Afin de satisfaire aux objectifs, aux principes et à la stratégie poursuivis dans le cadre de la 3^{ème} étape du plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel, nous proposons de procéder à une revue fondamentale des assises réglementaires actuelles relatives au stationnement sur le domaine public. Dans cette perspective, nous proposons de réglementer les principes et modalités d'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public sous la forme d'un seul arrêté.

8.1 Situation actuelle

Les bases réglementaires actuelles régissant le stationnement sur le domaine public en ville de Neuchâtel sont les suivantes:

a) Arrêtés du Conseil général

- Arrêté concernant la perception de divers taxes et émoluments communaux, du 3 octobre 1998.
- Règlement de police, du 17 janvier 2000.

b) Règlements et arrêtés du Conseil communal

- Règlement du Conseil communal concernant les taxes et émoluments communaux, du 15 décembre 1999.
- Arrêté du Conseil communal concernant le parcage illimité en zone bleue, du 12 mars 2001.

c) Autres dispositions réglementaires ou légales

- Arrêtés de circulation instituant les zones bleues Z1 à Z9 avec macarons pour résidents.

8.2 Proposition d'arrêté concernant l'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public

Nous vous proposons d'abroger l'ensemble des dispositions en vigueur dans le domaine du stationnement et de les remplacer par de nouvelles dispositions réglementaires :

- Nouvel arrêté du Conseil général concernant l'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public.
- Nouvel arrêté du Conseil communal concernant la perception de redevances de stationnement .
- Nouvel arrêté du Conseil communal concernant l'octroi de vignettes de stationnement.
- Nouvel arrêté du Conseil communal concernant l'arrêt en zone piétonne.

L'arrêté du Conseil général devant revêtir une certaine souplesse d'adaptation par rapport aux évolutions potentielles des modalités de gestion du stationnement sur le domaine public, il est proposé de réglementer uniquement les grands principes régissant l'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public.

Le projet ci-après fixe non seulement les modalités de base relatives à l'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public, mais il fixe également les compétences dévolues au Conseil communal, notamment en ce qui concerne la perception des redevances de stationnement et l'octroi de vignettes de stationnement, ces deux aspects étant à régler sous forme d'arrêtés du Conseil communal.

9 Les moyens de contrôle

9.1 Gestion et contrôle du stationnement de longue durée

Dans le but à la fois de permettre aux usagers de s'acquitter du montant correspondant à la durée effective de stationnement et de simplifier notablement les contrôles de police, un système de contrôle d'accès (barrière et caisse centralisée) sera mis en place sur les parkings du Grand-Centre et pouvant être équipés de la sorte :

- des Jeunes-Rives
- de Panespo
- du Port du Nid-du-Crô

9.2 Adaptations requises des effectifs affectés à la gestion et au contrôle du stationnement

La mise en œuvre de la 3^{ème} étape du plan de stationnement impliquera une adaptation des effectifs en personnes affectées aux missions suivantes:

- Contrôle des places de stationnement.
- Gestion des amendes d'ordre.
- Vidage et entretien des parcomètres et horodateurs.
- Enquêtes relatives à l'octroi des privilèges.

9.2.1 Contrôle des places de stationnement

L'effectif des personnes (auxiliaires) affectées aux contrôles des places de stationnement est fonction du nombre de places à contrôler et de la fréquence des contrôles.

Actuellement, l'effectif des auxiliaires du corps de police affectés aux contrôles des places correspond à 6.8 postes, cela pour le contrôle de

2'900 places de stationnement (426.5 places contrôlées/auxiliaire) et une fréquence de contrôle de 2 rondes par jour au Centre-Ville et de 2 par semaine en périphérie.

Suite à la mise en œuvre des mesures de gestion du stationnement, ce seront 7'800 places qui devront être contrôlées plus ou moins fréquemment, suivant la situation des places et le type de gestion appliqué. Les places courte durée (30 min.), plus particulièrement au Centre-Ville, nécessiteront des contrôles plus fréquents que les places de moyenne et longue durée. De plus, il faudra tenir compte des distances à parcourir et de l'élargissement des plages horaires à contrôler. Ceci nécessitera environ 20 postes pour l'ensemble de la ville.

Le Conseil communal procédera à une évaluation des potentiels d'optimisation des effectifs en fonction des possibilités de recours à des tiers mandatés en conséquence.

9.2.2 Gestion des amendes d'ordre

La mise en œuvre de la 3^{ème} étape du plan de stationnement entraînant une nette augmentation du nombre de places de stationnement exploitées, il est d'autant plus vraisemblable que le nombre d'amendes d'ordre va également s'accroître. Pour répondre à cet accroissement, il est prévu d'augmenter, les effectifs liés à la gestion des amendes d'ordre de 1,5 poste actuellement à 2 postes. Cette augmentation ne sera effectuée qu'en cas d'augmentation significative du nombre d'amendes délivrées.

9.2.3 Vidage et entretien des parcomètres

La mise en œuvre de la 3^{ème} étape du plan de stationnement impliquera une augmentation de 106 horodateurs, respectivement de 29 parcomètres multiples à gérer. Aussi, il faut prévoir de renforcer le personnel affecté au vidage et à l'entretien des appareils précités qui se voit passer de 1 poste aujourd'hui à 1,5 poste à la fin de l'installation des zones.

9.2.4 Enquêtes relatives à l'octroi des vignettes

La mise en œuvre de la 3^{ème} étape du plan de stationnement conduira à une extension du nombre et de l'étendue géographique des zones de stationnement à durée limitée de parcage autorisé. Dans ce contexte, les demandes de privilèges de stationnement émanant des résidents, des entreprises et des autres ayants droit vont s'amplifier en proportion. Aussi, pour faire face à ce phénomène, il faut prévoir d'accroître les effectifs liés aux enquêtes relatives à l'octroi des vignettes qui passera d'un demi-poste à un poste.

9.3 Mesures

d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement telles que l'adaptation de la signalisation liée au stationnement et la coordination avec celle des zones de modération du trafic doivent être réalisées pour assurer le bon fonctionnement des mesures de gestion du stationnement, ainsi que pour pouvoir privilégier certaines catégories d'usagers conformément aux priorités de satisfaction de la demande de stationnement. L'information des usagers et l'explication des mesures ainsi que l'incitation à un changement d'habitudes des automobilistes sont également à mettre en œuvre.

Dans un deuxième temps, dès la mise en oeuvre effective des mesures et durant quelques semaines, il s'agira de fournir des informations pratiques sur les mesures d'accompagnement (vignettes, cartes et billets de stationnement, autorisations à l'acte et autorisations spéciales), tout en insistant sur les avantages que procurent les parkings en ouvrage au Centre-Ville.

D'autre part, nous créerons des synergies avec des tiers directement concernés par les questions de mobilité et de stationnement, par ex. avec les sociétés des parkings en ouvrage, la compagnie des transports publics du littoral neuchâtelois, les CFF, les communes ayant participé à la mise sur pied du réseau de parkings P+R de l'agglomération de Neuchâtel, les clubs automobiles, les associations d'usagers, etc.

Par ailleurs, le site de l'Ecluse a été retenu pour la construction d'une auberge de jeunesse et d'un parking de 104 places dans son socle. La localisation de ce parking permettra de détendre quelque peu la situation de saturation connue actuellement. Les places de stationnement sont destinées à être louées prioritairement au profit des résidants. Le Conseil d'Etat a déjà fait part de son intérêt pour ce projet alors que le soutien financier sollicité auprès de la Loterie Romande a été accordé. Le rapport sera en principe présenté avant l'été à votre Autorité.

10 Revitalisation commerciale de la ville

La concurrence croissante, à laquelle se livrent les centres commerciaux, rend indispensable une aide financière à la promotion de la revitalisation commerciale de la ville, notamment dans le but de renforcer la complémentarité entre le futur centre de la Maladière et le centre-ville. Nous proposons d'octroyer un montant annuel de 120'000 francs à l'Association pour la revitalisation du centre-ville. Cette subvention permettra à l'association de s'assurer la collaboration d'un city-manager et la réalisation d'actions. En effet, il est légitime qu'une partie de l'argent, dépensé par les clients pour stationner, revienne à la promotion de la ville en tant que centre commercial. Nous poursuivons de ce fait la politique de

revitalisation commerciale de la ville telle qu'elle est définie dans la réponse à l'interpellation no 03-506 concernant les perspectives d'avenir du centre-ville ainsi que dans le programme de législature 2006-2009, au point 3.2.10.

11 Etapes de mise en œuvre et incidences financières

Compte tenu de l'ampleur des mesures préconisées de gestion du stationnement, il n'est techniquement pas possible ni réaliste de concrétiser l'ensemble des mesures en une seule étape. De plus, toutes les mesures préconisées n'ont pas la même urgence de mise en œuvre.

C'est pourquoi, en fonction de l'importance des problèmes de stationnement recensés, il est proposé de recourir aux étapes de réalisation suivantes:

- Phase I de mise en œuvre des mesures, de 2006 à fin 2007.
- Phase II de mise en œuvre des mesures, de 2007 à fin 2008.

Phase I La phase I de mise en œuvre des mesures concorde volontairement avec le programme de construction du complexe de La Maladière et est rendue nécessaire par le fait notamment que les mesures d'accompagnement à prendre en matière de stationnement devront, conformément au plan spécial La Maladière (cf. rapport justificatif au sens de l'art. 47 OAT et rapport d'impact sur l'environnement), être concrétisées au plus tard lors de la mise en exploitation du complexe.

La phase I de mise en œuvre des mesures vise non seulement à intégrer les mesures d'accompagnement à prendre à l'échelle du quartier de la Maladière, mais aussi à mettre en place à l'échelle du Grand-Centre et de ses abords un ensemble cohérent et coordonné de mesures de gestion du stationnement sur le domaine public.

Phase II La phase II de mise en œuvre des mesures s'inscrit dans le prolongement de la phase I. Elle porte sur la résolution des problèmes de stationnement à l'échelle du solde des quartiers situés en périphérie du Grand-Centre. Compte tenu du fait que les mesures mises en œuvre au niveau du Grand-Centre et de ses abords vont vraisemblablement provoquer des effets de refoulement en périphérie d'une partie des usagers du stationnement de longue durée, il importe que la phase II de mise en œuvre des mesures intervienne rapidement après le lancement de la phase I de mise en œuvre des mesures.

12 Incidences financières des mesures

12.1 Investissements induits par les mesures

Compte tenu de l'ensemble des moyens requis d'implémentation du concept de gestion du stationnement, il apparaît que le montant des investissements pour la 3^{ème} étape du plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel s'élève à environ à 4'606'000 francs.

Les montants appellent les précisions suivantes quant aux groupes de prestations inclus dans le calcul des investissements:

	Devis de la mise en place du concept pour la phase I et II	Frs.
1.	Marquage	351'942
2.	Horodateurs existants : module cash, réglages paramètres	26'000
3.	Nouveaux horodateurs et contrôles d'accès	2'715'000
4.	Alimentation électrique et solaire	555'000
5.	Nouvelle signalisation, y.c fondations, mâts et fixations	184'600
6.	Suppression signalisation existante	4'300
7.	Information	150'000
8.	Prestations d'ingénieurs (forfait)	90'000
9.	Divers et imprévus, 5%	203'842
10.	Total hors taxes	4'280'684
11.	TVA 7.6%	325'332
	Total des travaux (arrondi)	4'606'000

Tableau 5 : Détails du crédit d'investissement.

A noter que les montants précités ne prennent pas en compte les coûts inhérents à la réalisation de 280 à 300 nouvelles places de stationnement P+R consécutivement aux réflexions à mener sur l'extension de l'offre en places de stationnement P+R.

12.2 Bilan des incidences financières induites par les nouvelles mesures dans les comptes de fonctionnement

Charges et recettes annuelles		Etat initial (comptes 2004) [francs/an]	Après aboutissement de la Phase I (dès fin 2007) [francs/an]	Après aboutissement de la Phase II (dès fin 2008) [francs/an]
Charges	Amortissement des investissements ⁴	—	360'000	360'000
	Frais d'envoi, communication, observatoire	95'000	150'000	155'000
	Frais de gestion des privilèges (personnel)	50'000	150'000	100'000
	Frais d'entretien des horodateurs	150'000	370'000	400'000
	Contrôle du stationnement	680'000	1'600'000	2'220'000
	Gestion AO	150'000	200'000	200'000
	City Manager	0	120'000	120'000
Total des charges		1'125'000	3'050'000	3'555'000
Recettes	Privilèges résidants	238'400	480'000	880'800
	Privilèges entreprises	61'600	840'000	1'320'000
	Cartes journalières	0	1'500	7'000
	Places de stationnement payantes	1'350'000	2'206'096	2'359'756
	Amendes liées au stationnement	450'000	500'000	750'000
	Total des recettes	2'100'000	4'027'596	5'317'556
Résultat		975'000	977'596	1'762'556

Tableau 6: Bilan des incidences financières des mesures de gestion du stationnement préconisées

⁴ L'amortissement des investissements est étendu sur 10 ans à raison de 10% par an.

13 Motion no 253 (99-303) du groupe libéral

Le 6 novembre 2000, le Conseil général acceptait la motion no 99-303 du groupe libéral, concernant le parking de la Riveraine dont la teneur est la suivante :

« Nous demandons au Conseil communal d'entreprendre l'étude d'un parking et de tous les autres moyens permettant de satisfaire au mieux les besoins de mobilité des habitants et des usagers dans le quartier de la Riveraine tout en préservant la qualité de leur environnement ».

Compte tenu de la construction du centre multifonctionnel dans le quartier de la Maladière comprenant un parking souterrain de 930 places de stationnement, nous considérons que le besoin en place de parcage est satisfait dans le secteur. En effet, les places actuellement en zones bleues seront transformées en places payantes à durée de stationnement limitée (90 min.) alors que la zone blanche actuelle deviendra une zone bleue. Ce changement de régime devrait libérer le domaine public au profit des résidents avec vignette annuelle de stationnement. Le stationnement longue durée, pour sa part, devrait être satisfait au parking du centre multifonctionnel ainsi qu'au parking des piscines.

14 Conclusion

Le présent rapport a mis en évidence les principaux problèmes de stationnement en ville de Neuchâtel. Il a également été montré que les mesures prises dans le cadre de la 2^{ème} étape du plan de stationnement avaient eu un impact positif, mais insuffisant. Par conséquent, la poursuite des objectifs de base de la gestion du stationnement ainsi que la mise en œuvre des principes de gestion développés dans le présent rapport amélioreront la qualité de vie et l'utilisation rationnelle du domaine public.

Notre ville, comme beaucoup d'autres, connaît un déficit en places de stationnement. Une adaptation du nombre actuel de places publiques de stationnement ne faisant pas partie des objectifs et principes poursuivis par notre Autorité, la résolution des problèmes de stationnement recensés, notamment de concurrence entre les différentes catégories d'usagers, n'est envisageable que par le biais d'une amélioration des modalités actuelles de gestion, respectivement d'utilisation de l'offre de stationnement.

La 3^{ème} étape du plan de stationnement de la Ville de Neuchâtel repose sur la définition d'un nouveau concept de gestion du stationnement. Il vise à mettre en place un ensemble cohérent et complet de mesures de stationnement. Il se veut être un outil de gestion propre à influencer le comportement des automobilistes sans nuire à l'accessibilité de la ville, ce qui représente une condition essentielle à son attractivité résidentielle et économique.

Après la mise en vigueur complète du concept, les résultats financiers du plan de stationnement nous permettront de vous proposer la suppression de la taxe sur les spectacles en toute neutralité financière.

Le projet du plan de stationnement III a été présenté les 5 et 18 octobre 2005 à la Commission de mobilité qui a préavisé favorablement à l'unanimité des membres présents avec une abstention exprimée en regard des tarifs jugés trop élevés.

Nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à prendre en considération le présent rapport, à accepter les projets d'arrêtés ci-après et à classer la motion no 253.

Neuchâtel, le 13 mars 2006.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Antoine Grandjean

Rémy Voirol

Annexe : 1 plan général du concept de gestion du stationnement

Projet I

Arrêté concernant le stationnement sur le domaine public

(Du)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Vu l'article 3 de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958,

Vu les articles 48, 79 et 107 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979,

Vu l'article premier de la loi cantonale sur les routes et voies publiques, du 21 août 1849,

Vu la loi cantonale d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière, du 1^{er} octobre 1968,

Vu l'arrêté d'exécution de la loi cantonale d'introduction des prescriptions fédérales sur la circulation routière, du 4 mars 1969,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Buts de l'exploitation

Article premier¹ L'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public de la ville de Neuchâtel a pour buts de

- a) garantir le stationnement ordonné, compatible et sûr des véhicules du point de vue de la sécurité routière;
- b) mettre les surfaces de stationnement à disposition du plus grand nombre d'usagers possible ;
- c) contribuer à atteindre les objectifs visés en matière de planification et de régulation du trafic.

² L'exploitation des places de stationnement a lieu selon les prescriptions du droit fédéral et cantonal sur la circulation routière.

**Mode
d'exploitation**

Art. 2 L'exploitation des espaces publics destinés au stationnement a lieu par

- a) le marquage des places de stationnement;
- b) la fixation des durées maximales de parcage autorisé;
- c) la perception de redevances de stationnement diurne et nocturne;

**Marquage des
places de
stationnement**

Art. 3 Les places de stationnement situées sur le domaine public sont marquées dans la mesure où cela est rendu indispensable par l'ordre requis du stationnement, la sécurité routière ou la nécessité de modérer le trafic.

**Durées maximales
de parcage
autorisé**

Art. 4¹ Des durées maximales de parcage autorisé sont fixées pour prévenir le stationnement indésirable de longue durée, pour protéger les quartiers du stationnement excessif de véhicules étrangers aux quartiers ou pour préserver des options d'intérêt général.

² Elles sont à fixer en fonction des besoins principaux que les places de stationnement doivent couvrir.

³ Les durées maximales de parcage autorisé peuvent aussi découler de l'obligation de recourir au disque de stationnement sans indication complémentaire d'une limitation horaire (zone bleue avec places de stationnement marquées en bleu), ou avec indication complémentaire d'une limitation du temps de parcage (places de stationnement marquées en blanc).

⁴ Dans les zones soumises à l'obligation de recourir au disque de stationnement, des vignettes autorisant le parcage illimité dans le temps peuvent être octroyées aux résidents habitant la commune, aux entreprises ayant leur siège social dans la commune ou exerçant leur activité dans la commune, ainsi qu'aux pendulaires dynamiques.

⁵ Pour les places de stationnement soumises à la perception de redevances et de ce fait aussi à des durées maximales de parcage autorisé, des vignettes autorisant le parcage illimité dans le temps peuvent également être

octroyées aux bénéficiaires désignés à l'art. 4 alinéa 4 ci-dessus, pour autant que les objectifs d'exploitation ne soient pas compromis.

⁶ On entend par pendulaire dynamique toute personne ayant un besoin impératif et en principe quotidien d'utiliser son véhicule automobile pour l'exercice de sa profession, y est assimilée toute personne qui ne peut pas recourir objectivement aux transports publics en raison d'horaires de travail inadaptés.

Redevances de stationnement

Art. 5 ¹ La perception de redevances de stationnement a notamment pour buts :

- a) de mieux atteindre les objectifs de planification et de régulation du trafic;
- b) de mettre en œuvre une exploitation plus différenciée de l'ensemble des places de stationnement et de rendre possible son contrôle efficace;
- c) de prévenir le trafic résultant de la recherche de places de stationnement gratuites;
- d) de ne pas pénaliser l'utilisation des parkings en ouvrage exploités par des tiers;
- e) d'encourager l'utilisation des transports publics et la mobilité douce;
- f) de collecter, selon le principe du consommateur-payeur, les moyens requis pour le financement de la mise à disposition de places de stationnement (construction, amortissement, entretien des places et des équipements d'exploitation, frais de contrôle).

² Sont soumises à redevance de stationnement toutes les places de stationnement signalisées au moyen de l'indication «Parcage contre paiement», ainsi que toutes les autorisations de stationnement délivrées à des catégories spécifiques d'ayants droit.

³ Pour répondre au principe de facilité d'accès, les places de stationnement à proximité des commerces peuvent faire l'objet d'un tarif préférentiel.

Compétences

Art. 6 ¹ Le Conseil communal est compétent pour

- a) découper le territoire communal en secteurs ou zones de stationnement;
- b) désigner les rues, places et zones sujettes à la perception de redevances de stationnement;
- c) fixer les horaires d'exploitation des places de stationnement;
- d) déterminer le montant des redevances dans le cadre de l'article 7;
- e) désigner les zones avec privilèges de stationnement pour résidents et pour d'autres catégories d'usagers concernées.

² Il peut déléguer ses compétences à la Direction de la police.

³ La promulgation de durées maximales de parcage autorisé et le marquage de places de stationnement sont du ressort de la Direction compétente.

Cadre de redevances de stationnement

Art. 7 ¹ La fixation du montant des redevances de stationnement dépend :

- a) des coûts (réalisation, exploitation, entretien, contrôles) et de la situation géographique des places de stationnement (Centre-Ville, Grand-Centre, Périphérie, reste du territoire de la ville);
- b) de la valeur du sol occupé par les places de stationnement;
- c) du coût des tarifs des transports publics et des parkings en ouvrage;
- d) des exigences de la planification des transports et de la protection de l'environnement.

² Les redevances de stationnement des places signalisées au moyen de l'indication «Parcage contre paiement» ne peuvent pas excéder les montants maximaux suivants:

Situation :		
<i>Grand-Centre</i>	par heure	2.--
<i>Périphérie</i>	par heure	1.--

³ Les autorisations de stationnement délivrées sous forme de vignettes de stationnement font l'objet de redevances variant en fonction des catégories d'usagers du stationnement, mais ne peuvent pas excéder le montant de :

<i>Résidants</i>	par année	250.--
<i>Entreprises</i>	par année	250.--
<i>Pendulaires dynamiques (du lu au ve)</i>	par année	1'400.--
<i>Pendulaires dynamiques (du lu au sa)</i>	par année	1'600.--

⁴ Les redevances des cartes de stationnement pour visiteurs ne peuvent pas excéder le montant de

<i>Grand-Centre</i>	Dérogation jusqu'à 4 heures :	10.--
<i>Grand-Centre</i>	Dérogation jusqu'à 24 heures :	20.--
<i>Périphérie</i>	Dérogation jusqu'à 4 heures :	8.--
<i>Périphérie</i>	Dérogation jusqu'à 24 heures :	16.--

⁵ Les détenteurs d'un abonnement Onde Verte, annuel ou mensuel, valable pour au moins deux zones ont le droit de stationner gratuitement sur les parkings "P+R".

⁶ Les redevances des autorisations de stationnement relatives à des véhicules utilisés pour des travaux ne peuvent pas, sur l'ensemble du territoire communal, excéder les montants suivants:

Autorisations journalières (24 heures)	20.--
Autorisations hebdomadaires	80.--
Autorisations mensuelles	250.--
Autorisations annuelles	2'500.--

⁷ Les redevances des autorisations de stationnement relatives à des véhicules en arrêt en zone piétonne, pour charger ou décharger des marchandises en marge des heures autorisées, ne peuvent excéder les montants suivants :

Autorisations à l'acte	8.--
Autorisations hebdomadaires	20.--
Autorisations mensuelles	40.--
Autorisations annuelles	350.--

⁸ Les autorisations spéciales peuvent être accordées à des catégories particulières de bénéficiaires, à savoir les personnes physiquement handicapées, les médecins en service ou en urgence, le personnel soignant en service, les artisans en service de piquet d'urgence, les marchands ambulants pendant les heures de marché, ainsi que les hôtels pour leurs clients. Le Conseil communal est compétent pour déterminer les cas où les autorisations spéciales sont gratuites et ceux où elles font l'objet d'une taxe. Le cas échéant, la taxe ne doit pas dépasser 250.-- par an.

⁹ Les montants maximaux des redevances de stationnement selon les alinéas 2 à 8 peuvent, sur la base de l'indice des prix au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté, être adaptés au renchérissement selon l'indice suisse des prix à la consommation.

Dispositions d'exécution

Art. 8 Le Conseil communal édicte les dispositions d'exécution du présent arrêté, en particulier celles sur la perception des redevances de stationnement et celles sur les conditions d'octroi de vignettes et autorisations de stationnement, de même que leurs bénéficiaires.

Abrogation des prescriptions antérieures

Art. 9 L'article 32 de l'arrêté du Conseil général concernant la perception de divers taxes et émoluments communaux, du 3 octobre 1988, est abrogé.

Entrée en vigueur

Art. 10 Le Conseil communal édicte la réglementation d'application du présent arrêté, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Sanction

Art. 11 Le présent arrêté est soumis à la sanction du Conseil d'Etat à l'expiration du délai référendaire.

Neuchâtel, le

Projet II

Arrêté concernant une demande de crédit relative à la mise en œuvre des mesures de stationnement

(Du)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier.- Un crédit d'investissement de 4'606'000 francs, dont 1'000'000 francs à prélever au Fonds pour l'accessibilité, est accordé au Conseil communal pour la mise en œuvre des mesures concrètes en faveur du stationnement.

Art. 2.- Ce crédit sera amorti au taux de 10 % pris en compte par le budget de la Direction de la police.

Art. 3.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Neuchâtel, le

Projet III

Arrêté concernant l'octroi d'une subvention à l'Association de revitalisation du centre-ville de Neuchâtel

(Du)

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier.- Une subvention annuelle de 120'000 francs est accordée à l'Association de revitalisation du centre-ville de Neuchâtel pour la participation à l'engagement d'un city-manager et de ses activités.

Art. 2.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté et déterminera la date de son entrée en vigueur.

Neuchâtel, le