

A_23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux

État d'information création : 24.05.11

actualisation : 27.03.2018

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Adaptation adoptée par le CE / mai 2018
Approuvée par le CF /

But

Optimiser le réseau des transports publics dans les régions, afin de consolider les effets du RER, et de favoriser les synergies au sein des espaces fonctionnels, en tenant compte de la capacité financière du canton.

Priorité stratégique : Moyenne

Objectifs spécifiques

- Connecter chaque région au RER et rapprocher les régions entre elles ;
- Adapter l'offre, dans une perspective de développement durable, en coordination avec la politique d'urbanisation et les autres intérêts de l'économie en développant des réseaux TP viables, équitables et respectueux de l'environnement;
- Pérenniser le financement des transports publics régionaux.

Priorités politiques A **Accessibilité – relier** S Solidarité territoriale : renforcer

Ligne d'action A.2 **Organiser et gérer la mobilité**

Renvois Conception directrice Projet de territoire p. 13 Carte PDC

Organisation

Instances concernées

Confédération:

OFT

Réalisation

immédiatement (-2018)

Ligne d'action

générale

Canton:

SCTR, SAT, NECO, DECS, DFS

court terme (2018-22)

spécifique

Régions:

Conférences régionales des transports (CRT)

moyen terme (2022-26)

Communes:

Toutes

permanente

Autres:

Entreprises de TP

Pilotage:

SCTR

Etat de coordination des

Coordination réglée

Coordination en cours

Information préalable

Mandats / Projets

M1

Mise en œuvre

Principes d'aménagement et de coordination valables pour toutes les autorités

1. Adaptation et optimisation des réseaux TP régionaux (lignes, cadences, horaires) en fonction des besoins de desserte afin d'assurer une bonne connexion avec le réseau supérieur.
2. Les TP sont coordonnés avec la politique d'urbanisation durable (cf. Fiches U_11 à U_15), la planification scolaire, sanitaire et hospitalière cantonale et médico-sociale (cf. Fiches U_31, S_12) et la nécessité d'assurer un service minimal dans les régions périphériques (cf. Fiche S_11). Ils tiennent compte des autres besoins des régions (politique régionale) selon une clé de répartition financière à définir. La commande d'offre en transports publics est placée sous la responsabilité du canton (trafic régional et local).

Les priorités de réalisation sont les suivantes, en lien avec la capacité financière du canton :

- 1) Réalisation du RER ;
- 2) Réalisation du réseau de rabattement vers le RER : la complémentarité des modes est privilégiée pour favoriser l'utilisation du RER par l'ensemble de la population ;
- 3) Adaptation des réseaux urbains au sein de l'espace urbain en fonction de leur utilisation et de l'évolution

des besoins, afin d'optimiser la coordination urbanisation-transport recherchée dans le PDC et de valoriser au mieux les sites stratégiques et les axes TP structurants (cf. Fiche U_13)

- 4) Réseaux de TP dans l'espace périurbain : optimisation dans le cadre de la réalisation du réseau de rabattement vers le RER ;
- 5) Réseaux de TP au sein de l'espace rural (accessibilité aux services de base et aux équipements régionaux et cantonaux): la complémentarité des modes de transports est la règle selon les besoins à couvrir.

Compétences du canton et des communes

Le canton :

- priorise et fixe les commandes d'offre de TP, régionale et urbaine; il examine l'opportunité et la faisabilité d'offres complémentaires (lignes, cadences, horaires) ;

Les communes :

- mettent en œuvre le principe de coordination entre transport et urbanisation sur le plan régional.

Mandats (éléments à prendre en compte, études à entreprendre, mandats concrets aux autorités, etc.)

M1. Le canton étudie la réorganisation du réseau TP afin d'assurer un rabattement optimal vers les pôles de gare et discute les propositions avec les communes concernées et les représentants de la région (coordination en cours);

Projets au sens de l'art. 8 al.2 LAT

- Néant

Interactions avec d'autres fiches

- R_11 Construire le Réseau Urbain Neuchâtelois
- A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce
- A_22 Réaliser le RER neuchâtelois avec une ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
- A_25 Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)
- A_27 Promouvoir la mobilité douce
- U_11 Poursuivre une politique d'urbanisation durable
- U_31 Optimiser la localisation des équipements publics
- S_11 Garantir l'accès aux services de base
- S_12 Développer l'offre d'appartements avec encadrement

Autres indications

Références principales

- Loi sur les transports publics (LTP) (RSN 765.1)
- *Stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 (2015)*

Indications pour le controlling

- Suivi de réalisation de la démarche
- Efficacité des mesures réalisées

Dossier

Localisation Tout le canton

Problématique et enjeux

La stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 a été largement plébiscitée par la population en février 2016. Elle doit encore être déclinée à travers des plans sectoriels ; le Plan directeur de mobilité douce cyclable a été adopté en 2018. Le plan directeur cantonal des transports (2007) sera également actualisé (probablement en 2019), après connaissance de la décision sur PRODES 2030-2035.

Le canton, par le SCTR, priorise et fixe les commandes d'offre de TP. Il examine l'opportunité et la faisabilité d'offres complémentaires. Les communes mettent en œuvre, avec l'appui du SAT, le principe de coordination entre urbanisation et transport, notamment à travers les instruments de l'aménagement du territoire.

A_24 Gérer le stationnement

Etat d'information création : 23.05.11 actualisation : 27.03.2018

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Modifications mineures / DDTE mai 2018
Approuvées par le DETEC /

But

Gérer le stationnement de manière appropriée et cohérente à l'échelle du canton, en particulier les aspects de localisation, volumes et tarification.

Priorité stratégique : Elevée

Objectifs spécifiques

- Amélioration du report modal vers les TP et la MD;
- Diminution du TIM à l'intérieur des localités (pollution et santé publique);
- Valorisation de l'image de la ville/village (patrimoine);
- Augmentation de la tranquillité des quartiers d'habitation, amélioration des conditions de vie, diminution des pollutions, amélioration de la santé publique, amélioration de la sécurité.

Priorités politiques A **Accessibilité : relier** U Espace urbain: valoriser

Ligne d'action A.2 **Organiser et gérer la mobilité**

Renvois Conception directrice Projet de territoire p. 13-14 Carte PDC

Organisation

Instances concernées	Réalisation	Ligne d'action
Confédération: ARE	<input type="checkbox"/> immédiatement (-2018)	<input type="checkbox"/> générale
Canton: DDTE (SPCH, SENE, SAT, SCTR) DSAS (service de la santé publique)	<input checked="" type="checkbox"/> court terme (2018-22)	<input checked="" type="checkbox"/> spécifique
Régions: CRT	<input type="checkbox"/> moyen terme (2022-26)	
Communes: Agglomération RUN, toutes	<input type="checkbox"/> permanente	
Autres:		
Pilotage: SAT	Etat de coordination des	Mandats / Projets
	<input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	P1
	<input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours	M1
	<input checked="" type="checkbox"/> Information préalable	

Mise en œuvre

Principes d'aménagement et de coordination valables pour toutes les autorités

1. Mise en place d'une politique coordonnée du stationnement à l'échelle du canton, qui s'applique d'une part aux agglomérations et aux centres urbains, et d'autre part à l'ensemble du territoire cantonal, selon les modalités suivantes :

Au sein de l'espace urbain et dans les centres de localités des espaces périurbains :

- Définition et mise en œuvre d'un concept global de gestion du stationnement public, semi-public et privé à l'échelle de l'agglomération, afin d'assurer une continuité sur le long terme et une vision globale;
- Généralisation du stationnement à durée limitée, au besoin avec vignette;
- Contrôle efficace et régulier du stationnement.

Sur l'ensemble du territoire cantonal :

- Suppression de la gratuité des parkings des centres d'achats (cf. Fiche E_13);
- Développement du stationnement pour les bicyclettes bien localisé, sécurisé et couvert, dans le cœur des localités et à proximité des centralités, telles que gares, écoles, institutions, espaces publics, commerces de proximité, etc., conformément aux objectifs, principes et mesures définis dans le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (cf. Fiche A_27). L'offre en places de stationnement pour les besoins des deux-roues motorisés est appréciée séparément;
- Promotion des plans de mobilité pour les entreprises et pour les administrations publiques (tâche des délégués à la mobilité communales, avec l'appui du canton);

- Aménagement des parkings de surface afin d'assurer leur qualité urbanistique et paysagère, et de faciliter d'autres usages temporaires, voire leur reconversion sur le long terme.

Compétences du canton et des communes

Le canton:

- définit la politique cantonale en matière du stationnement et entreprend la révision des lois cantonales et règlements d'application; il consulte les communes et associations concernées à ce sujet;
- s'assure de la mise en œuvre des actions concrètes avec l'appui des communes et des agglomérations (cf. PA) et favorise les mesures temporaires (mise à l'essai);
- apporte son soutien et conseille les communes et les tiers sur le thème de la qualité des espaces publics et de la mobilité (cf. Fiche U_21).

Les communes:

- définissent et mettent en œuvre dans la planification locale et régionale des conceptions directrices de la circulation et du stationnement, en coordination avec les mesures d'assainissement OPB, OPAir et la planification directrice cantonale sectorielle;
- au sein de l'espace urbain et du périmètre du Projet d'Agglomération, définissent et mettent en œuvre le concept des points de transbordement intermodaux (localisation, création, amélioration et gestion) et assurent le suivi de la réalisation des mesures (cf. Fiche A_25);
- fixent, lors de nouvelles constructions, le nombre de places de stationnement pour les deux-roues légers non motorisés.

Le canton et les communes :

- d'une manière générale, les collectivités publiques donnent l'exemple : elles réalisent des places de stationnement pour bicyclettes bien localisées et réduisent l'utilisation de l'espace public comme lieu de stationnement des véhicules privés motorisés;
- recherchent activement la collaboration de tous les milieux concernés pour la mise en œuvre de cette politique (entreprises, écoles et université etc.);
- encouragent les démarches participatives citoyennes.

Mandats (éléments à prendre en compte, études à entreprendre, mandats concrets aux autorités, etc.)

- M1. Le canton modifie la législation concernant la gestion du stationnement des véhicules à moteur et des bicyclettes (LConstr.; RELConstr.), en tenant compte des normes VSS en vigueur et des types d'espaces (urbains, périurbains et ruraux); (2018 - 2022 ; coordination en cours).

Projets au sens de l'art.8 al.2 LAT

- Néant

Autres projets

- P1. P+ R d'importance cantonale (cf. Fiche A_25) ; (coordination réglée)

Interactions avec d'autres fiches

- R_11 Construire le réseau urbain neuchâtelois
- A_21 Viser le report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce
- A_25 Créer et améliorer les points de transbordements intermodaux
- A_26 Modérer le trafic dans les zones urbanisées
- A_27 Promouvoir la mobilité douce
- U_11 Poursuivre une politique d'urbanisation durable
- U_12 Concentrer le développer de l'urbanisation vers l'intérieur et renforcer la qualité urbaine
- U_21 Valoriser et revitaliser les espaces publics
- U_22 Développer les espaces urbains de l'Agglomération RUN
- E_11 Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement
- E_13 Optimiser la localisation des centres d'achat et des autres grands générateurs de trafic
- U_31 Optimiser la localisation des équipements publics

Autres indications

Références principales

- OPB, OPAir, LRVP, LConstr. RELConstr.
- Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC, 2017)
- Définition d'une politique et d'une réglementation cantonales et matière de stationnement (SAT 2009)
- Projet d'agglomération RUN (2016)
- Norme VSS 640 281
- Stationnement. Offre de cases de stationnement pour les voitures de tourisme (2006)
- Stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 (2015)
- Constructions sans obstacles, norme SIA 500

Indications pour le controlling et le monitoring

- Suivi de réalisation des mesures
 - Efficacité des mesures réalisées
 - Application de la norme VSS 640 281
-

Dossier

Localisation Canton

Problématique et enjeux

La gestion du stationnement permet d'exercer une action efficace sur la circulation, elle est la clé de voûte de la diminution du trafic (pendulaire et de transit inter-quartier) et du report modal vers les TP et la MD (diminution des pollutions : air, bruit, amélioration de la santé publique : problèmes respiratoires, allergies). Il s'agit en premier lieu de faire comprendre les enjeux de réglementer le stationnement.

Sans réglementation, toutes les études le démontrent, l'usage de la voiture ne diminue pas, même si la desserte en TP est optimale. Chaque place de stationnement en surface immobilise environ 25 m² d'espace public rare et coûteux en ville (utilisation rationnelle du sol), ce qui équivaut à moins de parcs, de terrasse, de trottoirs, d'aire de jeu, d'espace de commerce... La majorité des actifs utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail parce qu'ils ont un emplacement fourni par l'employeur pour se garer.

Ainsi la disponibilité ou non d'une place de stationnement détermine le choix de mode de transport. La politique de parcage est une manière d'encourager les TP, tout comme la profusion de places gratuites et illimitées dans le temps dans les centres-villes augmente les déplacements internes et le trafic. Les grands parkings sont des générateurs de trafic, dès lors il n'est pas opportun d'en développer à proximité des centres, car ils vont engendrer des encombrements, des pollutions et augmenter les risques d'accidents.

Pistes de réflexion

La mise en place d'une structure de gestion coordonnée des parkings, avec montage administratif et juridique indépendant, peut être une solution pour gérer le stationnement tous modes (voitures et deux-roues), les P+R, les parkings privés et publics (par exemple la Fondation des parkings à Genève), etc.

De plus en plus de villes suisses et européennes réalisent des mesures temporaires pendant les périodes d'été pour démontrer qu'une autre manière d'occuper l'espace est possible (valeur d'usage sociale et d'image).

Plan directeur cantonal

RER neuchâtelois, ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et transports publics régionaux

A 22 Réaliser le RER neuchâtelois avec une ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds

A 23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux

A 25 Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)

Données de base

Mesures du PDC

- Ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds : Existante / Construction
- Autre ligne ferroviaire régionale : Existante
- Construction (Corcelles – Bôle, Littorail) - Augmentation de la desserte
- Electrification
- Gare, halte
- Augmentation de capacité
- Parkings d'échanges d'importance cantonale : En suspens (non représenté)

- Report carte de synthèse**
- 01 Eplatures
 - 02 Fiaz
 - 03 Cornes Morel
 - 04 Malakof (ligne La chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel)
 - 05 Cernier
 - 06 La Léchère
 - 07 Les Sugis
 - 08 Perreux
 - 09 Monruz
 - 10 Vauseyon
 - 11 Marin-Epagnier

