

A_24 Gérer le stationnement

Etat d'information création : 23.05.11 actualisation : 05.11.2024

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Modifications mineures / DDTE mai 2018
Adaptation adoptée par le CE / 20.11.2024
Approuvée par CF / juin 2025**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**

Confédération: ARE

Réalisation☐ immédiatement (-2018)**Ligne d'action**☐ généraleCanton: DDTE (SPCH, SENE, SAT)
DSDC (SCTR)☒ court terme (2018-22)☒ spécifique

Régions: CRT

☒ moyen terme (2022-26)

Communes: Objectif-ne, toutes

☐ permanente

Autres:

Pilotage: SAT**Etat de coordination des**☐ Coordination réglée**Mandats / Projets**

M1

☒ Coordination en cours

P1

☒ 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. L'offre en places de stationnement pour l'autopartage est à prendre en compte lors des projets de parkings privés et publics ainsi que des projets de P+R;

- Promotion des plans de mobilité pour les entreprises et pour les administrations publiques (tâche des délégués à la mobilité communaux, avec l'appui du canton);
 - Mise en œuvre de la stratégie P+R cantonale (cf. Fiche A_25) ;
 - 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.
2. Optimisation de l'utilisation des surfaces d'assolement au sens de l'art.30, alinéa 1bis, lettre b, OAT, ce qui induit que l'imperméabilisation à grande échelle de telles surfaces pour les besoins du stationnement doit être évitée dans toute la mesure du possible, en particulier en privilégiant le regroupement des places de stationnement dans des parkings en ouvrage.

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)
- apporte son soutien et conseille les communes en matière de politique de stationnement et d'étude de planification P+R.

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);
- précisent les dispositions concernant les places de stationnement à créer sur fonds privés en application du RELConstr. dans le cadre du PCAZ ou d'un règlement ad hoc (taux applicable pour le calcul du nb de places, qualité des aménagements, taxe de remplacement, plans de mobilité, facteurs de réduction, etc.).

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); Les communes ancrent le dispositif dans leurs règlements (2018 - 2022 ; réalisé / coordination réglée).

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

- Néant

Autres projets

P1. P+ R d'importance cantonale à réaliser (cf. Fiche A_25)

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 développement 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
- S_21 Préserver les meilleures terres cultivables du canton (SDA) et assurer la vitalité du territoire rural

Autres indications

Références principales

- OPB, OPAir, OAT, 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)
- Révision de la législation cantonale relative au stationnement sur fonds privé – rapport de synthèse, CITEC (2020)
- Projet d'agglomération RUN
- 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, et de proposer un cadre cantonal qui permettent aux communes et aux tiers de répondre aux enjeux du report modal. La révision des articles relatifs au stationnement du règlement sur les constructions (RELConstr.) vise à définir le nombre de places à créer sur fonds privés en tenant compte des besoins, mais également de la localisation dans le canton et la qualité de desserte TP/MD y relative d'une part, et des différentes affectations d'autre part, ainsi que des projets particuliers comme les quartiers durables, projets sans voiture, etc.

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 parage 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. Il est également important de prévoir des places de stationnement pour les deux-roues et les vélos, véhicules de MD spéciaux type vélo-cargo, etc. et le pré-équipement pour les véhicules électriques.

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.

La stratégie P+R cantonale définit les nombreux emplacements intéressants pour les P+R (cf. fiche A_25). Il s'agit de l'un des outils à disposition des communes pour la définition des politiques de stationnement. Il est coordonné pour favoriser l'attractivité de toutes les régions.

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).