E_13 Optimiser la localisation des centres d'achat et autres grands générateurs de trafic

Etat d'information création : 23.05.11 actualisation : 25.06.2025

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Adaptation adoptée par le CE / mai 2018
Approuvée par le CF / février 2019

But

Planifier les centres d'achat et autres grands générateurs de trafic (loisirs, sports, formation, hôpitaux, etc.) dans des sites appropriés.

Priorité stratégique : Elevée

Objectifs spécifiques

- Encouragement du maintien du commerce local au sein de l'espace bâti et dans les centres (mixité-proximité);
- Limitation des effets négatifs des grands générateurs de trafic (GGT) sur les capacités routières, sur la part modale TP/MD, sur la qualité urbaine et le paysage;
- Limitation des nuisances en matière de pollution atmosphérique et de bruit des installations générant un trafic important;
- Concentration des installations à forte fréquentation du public (IFF) dans les lieux bien desservis en MD et TP.

Priorités politiques E Economie : inciter

Ligne d'action E.1 Soutenir un développement économique durable

Renvois Conception directrice ☐ Projet de territoire ☒ p. 9 Carte PDC ☒

Organisation

Instances concernées		Réalisation	Ligne d'action
Confédération:	ARE, OFROU	☐ immédiatement (-2018)	☒ générale
Canton:	SAT / SENE, SPCH, SCTR	☒ court terme (2018-22)	☐ spécifique
Régions:		☒ moyen terme (2022-26)	
Communes:	Toutes	☐ permanente	
Autres:			

Pilotage: **SAT**

Etat de coordination des	Mandats / Projets
☐ Coordination réglée	
☒ Coordination en cours	M2
☒ Information préalable	M1

Mise en œuvre

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

1. Les commerces destinés à couvrir les besoins quotidiens de la population seront implantés en priorité au cœur des localités ou dans son voisinage immédiat, et dans les zones les plus densément peuplées, afin de favoriser la mixité fonctionnelle et les déplacements par MD et TP.
2. Limitation des possibilités de développer des surfaces de centres d'achat pour les besoins quotidiens de la population (alimentation, …) en dehors des trois villes-centres et des pôles et quartiers de gare bien desservis, à un maximum de surfaces de vente par implantation : espace urbain 1000 m2- espace périurbain et rural 600 m2.
3. Définition des critères de desserte minimale pour les centres suivants sur la base de la norme VSS 640 290 et de la méthodologie de calcul ARE pour la qualité de desserte TP :
   - centres d'achats quotidiens : TIM - route principale, cap. suffis. / TP - cl. desserte B au sein de l'espace urbain et cl. desserte C en dehors/ MD - bonne accessibilité;
   - centres d'achats spécialisés : TIM - route ou autoroute, cap. suffis. / TP - cl. desserte D/ MD - accessibilité;
   - complexes de loisirs : TIM – réseau routier de 1er ordre, le cas échéant cap. suffisante de la bretelle autoroutière, des carrefours et routes menant au site / TP - cl. desserte C / MD - bonne accessibilité.

   Les critères de la destination prépondérante conditionnent la localisation et les besoins en accessibilité.
4. Suppression de la gratuité des parkings des centres d'achat et complexes de loisirs (cf. Fiche A_24). La mutualisation des places de stationnement entre centres commerciaux et installations à forte fréquentation (IFF) ou grandes génératrices de trafic (GGT) sis dans un même périmètre sera favorisée. L'essentiel des places de stationnement (de l'ordre de 80%) sera réalisé en sous-sol ou intégré aux bâtiments. Les places de stationnement à l'air libre, à savoir le solde, feront l'objet d'une insertion paysagère de qualité.

5. Obligation d'établir une étude d'opportunité et de faisabilité à une échelle appropriée pour la localisation de toute nouvelle installation publique ou privée grande génératrice de trafic (GGT) et toute installation à forte fréquentation (IFF), sauf si celles-ci sont intégrées dans un pôle de développement approprié pour ce genre d'activités et/ou si elles ont d'ores et déjà été planifiées dans un PDR et que l'opportunité et la faisabilité ont pu être démontrées dans ce cadre.
6. Obligation d'élaborer un plan spécial pour les centres d'achat générant plus de 2'000 déplacements par jour ou 400 camions, en sus des seuils de surfaces de vente fixés par la LCAT (art. 69 relatif aux centres d'achat), incluant une notice d'impact sur l'environnement.

Compétences du canton et des communes

Le canton :

- applique et met en œuvre les mesures ci-dessus (contenu, légalité) par un arrêté du Conseil d'Etat ou par une adaptation du RELCAT;
- précise dans une directive les critères (seuils de génération de trafic, périmètre à considérer) et le contenu minimal de l'étude d'opportunité;
- informe et sensibilise les communes avec compétence de délivrance des permis de construire.

Les communes :

- établissent ou font établir des cahiers des charges;
- informent obligatoirement le SAT de tous les projets concernés par cette problématique;
- signent des contrats pour la prise en charge de coûts d'équipement qui vont au-delà du standard habituel (approvisionnement en énergie, modification de l'infrastructure routière, accessibilité TP et MD, etc.).

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

M1. Le canton actualise l'étude de base sur les centres commerciaux et entame une étude complémentaire sur les grands générateurs et trafic et les installations à forte fréquentation du canton et sur les perspectives d'avenir (cf. Fiche U_31) ; le cas échéant afin de consolider la planification directrice cantonale (négative / positive) (2018 – 2020; information préalable).

M2. Le canton établit une directive d'application concernant les centres d'achat et les grands générateurs de trafic (GGT), fixant notamment le contenu des études d'opportunité et les conditions à satisfaire sur la base de la présente fiche et précise le seuil à partir duquel les GGT doivent être inscrits préalablement dans le PDC (2020 – coordination en cours);

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

- Néant

Interactions avec d'autres fiches

- E_11 Localiser judicieusement les activités économiques et valoriser les pôles de développement
- U_11 Poursuivre une politique d'urbanisation durable
- U_13 Privilégier la concentration du développement dans des pôles bien desservis en transports publics
- 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_23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux
- S_21 Préserver les meilleures terres cultivables du canton (SDA) et assurer la vitalité du territoire rural

Autres indications

Références principales

- LAT, OAT, LCAT, RELCAT
- Normes VSS 640 290, 640 015, 640 059
- Analyse de la situation : Evolution de l'implantation des centres commerciaux et du degré d'approvisionnement (alimentaire et non alimentaire) des communes (SAT, Ecoscan SA 2004)
- Stratégie cantonale des pôles de développement (NECO, SAT 2003)
- Niveaux de qualité de desserte par les transports publics ; Méthodologie de calculs ARE. Rapport sur les bases utilisées pour l'évaluation des Projets d'Agglomération Transport et Urbanisation (ARE 2013)
- Installations générant un trafic important intégrées dans le plan directeur cantonal - Recommandations pour la planification, OFEV, ARE, 2006
- Vers les installations à forte fréquentation de demain, urbaines et multimodales (OFROU, ARE, CEAT 2012)

Indications pour le controlling et le monitoring

- Evolution des surfaces de vente
- Qualité de desserte des centres d'achat
- Gestion du stationnement

Dossier

Localisation Canton

Problématique et enjeux

Limitation des surfaces commerciales pour la couverture des besoins quotidiens de la population

Le canton de Neuchâtel a une couverture en surfaces commerciales de très grandes dimensions très largement supérieure à la moyenne suisse. L'analyse de la situation des centres commerciaux et du degré d'approvisionnement des communes du canton (2004) révèle que les surfaces de vente supérieures à 1000 m^2 sont supérieures à la moyenne suisse. Une urbanisation durable exige une localisation des commerces - surtout pour les besoins quotidiens (secteur alimentaire par exemple) - dans des lieux très accessibles et bien desservis par les TP. L'objectif de la fiche n'est pas d'empêcher le développement du petit commerce de proximité.

Dans cette perspective, une limite est définie par centre d'achat pour de tels besoins dans les communes de l'agglomération espace urbain à 1000 m2, à l'exception de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, et à 600 m2 dans les communes des autres types d'espaces.

Définition des critères minimaux pour des centres d'achat et autres grands générateurs de trafic

Les centres d'achat servant à couvrir les besoins quotidiens de la population doivent être situés sur une route principale de capacité suffisante, et disposer d'une accessibilité en MD et TP attractive (classe de desserte de niveau B au sein de l'espace urbain et de niveau C en dehors de celui-ci, ce qui correspond à une cadence inférieure à 20 minutes par train et inférieure à 10 minutes par bus dans le premier cas et une cadence inférieure à 40 minutes par train et inférieure à 20 minutes par bus dans le second). Ces caractéristiques se rencontrent plutôt aux abords des centres-villes et dans les centres de localités d'une certaine importance, et à proximité des gares et lignes ferroviaires.

Les centres d'achat spécialisés doivent être situés sur une route principale ou à proximité d'un carrefour autoroutier de capacité suffisante, disposer d'une accessibilité minimale par TP de niveau D (cadence minimale 1 train par heure sur une ligne RER ou cadence inférieure à 40 minutes par bus) et d'une accessibilité en MD suffisante. Ces caractéristiques se rencontrent principalement en bordure des villes dans des sites où l'accessibilité dépend surtout de l'automobile, mais pas exclusivement. La localisation de centres d'achats spécialisés dans des sites ne disposant d'aucune desserte par TP et MD (existante ou future dont le financement à long terme est assuré) n'est pas appropriée. Les éventuels compléments de desserte justifiés par le développement de tels centres sont à financer par les requérants de ces projets (principe de causalité).

Les complexes de loisirs attirant un important public doivent être accessibles par un réseau routier de premier niveau (route cantonale, route nationale) de capacité suffisante, y compris carrefours et bretelles de raccordement, ne générant pas de nuisances excessives la nuit et le week-end et disposer d'une bonne accessibilité en TP (classe de desserte de niveau C) et une accessibilité en MD appropriée. La classe de desserte de niveau C correspond à une cadence inférieure à 40 minutes par train, et inférieure à 20 minutes par bus. Ces conditions forcent de tels centres à rechercher une certaine proximité avec des secteurs d'habitat densément peuplés sans toutefois devoir s'y intégrer et à se localiser le long des lignes de TP existantes ou futures projetées. La remarque ci-dessus concernant le financement d'un éventuel développement de réseaux TP vaut également pour ce cas de figure.

Les besoins en desserte TIM, TP et MD des "installations de loisirs dans la nature" au sens de la fiche S_32 sont appréciés de cas en cas (cf. Fiche S_32). En principe, une classe de desserte de niveau D est exigée pour les installations générant un important flux de visiteurs.

Les centres logistiques doivent être situés sur une route principale ou à proximité d'un carrefour autoroutier, sans avoir à traverser un quartier d'habitation pour y accéder et disposer d'une capacité suffisante du réseau routier et d'une accessibilité assurée par le rail.

Les infrastructures et équipements publics doivent offrir une accessibilité suffisante par TP et par MD, ainsi qu'une prise en compte des conséquences des choix de localisation sur l'environnement (art. 3 LAT). Les niveaux de qualité de desserte requis pour de telles activités sont définis dans la fiche U_31.

Si un projet contient plusieurs types de GGT, les critères de l'affectation prépondérante sont applicables (principe de base). L'étude d'opportunité et de faisabilité et les résultats de l'évaluation environnementale (EIE, NIE) peuvent déboucher sur la fixation des mesures et critères complémentaires.

Obligation d'établir un PS pour les centres d'achat et une étude d'opportunité et de faisabilité pour les autres grands générateurs de trafic

La limite de 2000 déplacements de personnes ou 400 camions se situe à 30%, respectivement 50%, des seuils fixés pour une étude d'impact sur l'environnement (EIE). A ce niveau, le trafic généré peut influencer significativement sur la qualité de l'air et le niveau de bruit à proximité. L'obligation du PS signifie que, sans faire une EIE complète, il est nécessaire de produire un rapport justificatif au sens de l'article 47 OAT qui évalue les conséquences qualitatives sur le réseau des transports et l'environnement.

Plan directeur cantonal

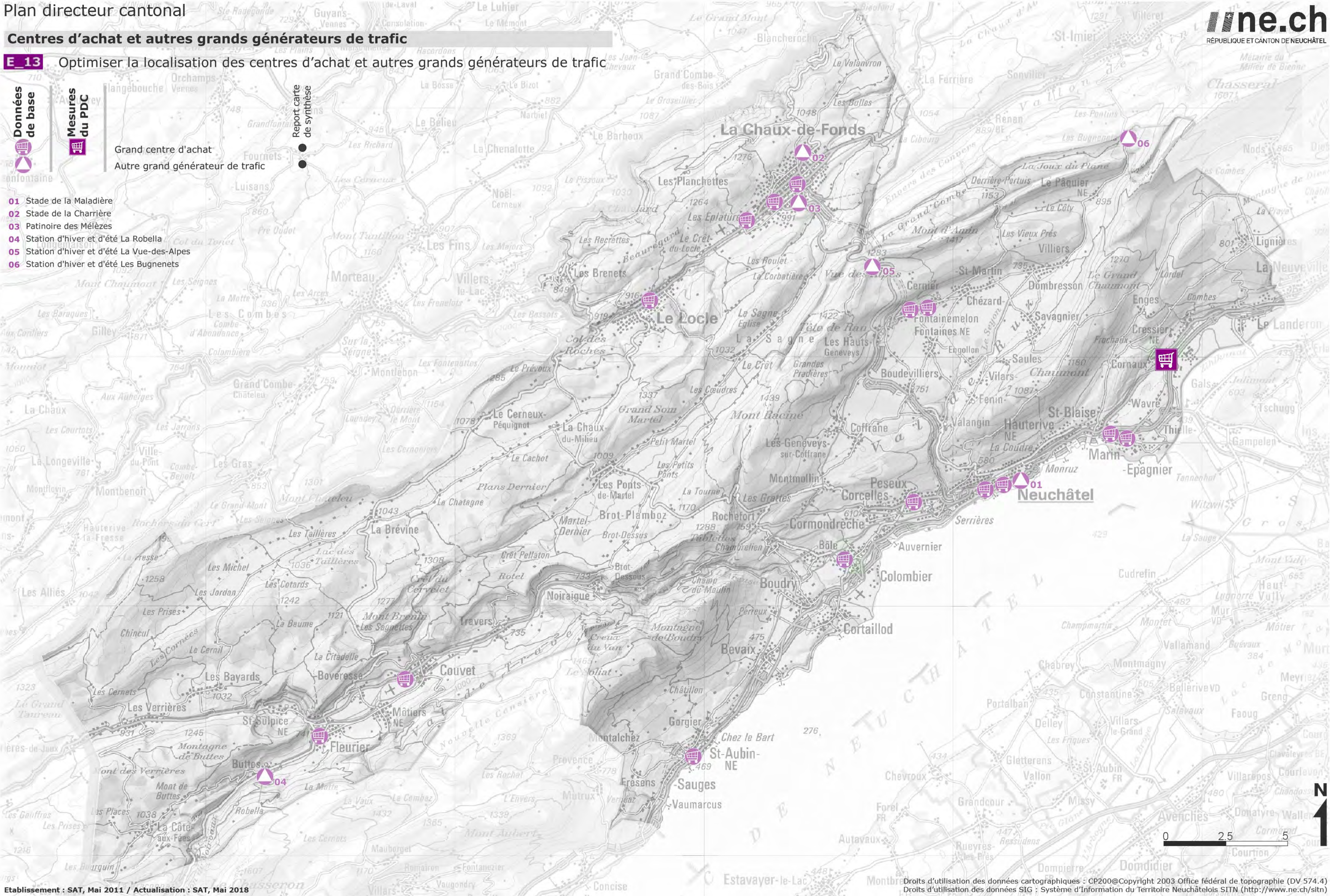
Centres d'achat et autres grands générateurs de trafic

E_13 Optimiser la localisation des centres d'achat et autres grands générateurs de trafic

ne.ch
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

Données de base	Mesures du PDC		Report carte de synthèse
(icône)	(icône)	Grand centre d'achat	●
(icône)		Autre grand générateur de trafic	●

01 Stade de la Maladière
02 Stade de la Charrière
03 Patinoire des Mélèzes
04 Station d'hiver et d'été La Robella
05 Station d'hiver et d'été La Vue-des-Alpes
06 Station d'hiver et d'été Les Bugnenets



Etablissement : SAT, Mai 2011 / Actualisation : SAT, Mai 2018

Droits d'utilisation des données cartographiques : CP200©Copyright 2003 Office fédéral de topographie (DV 574.4)
Droits d'utilisation des données SIG : Système d'Information du Territoire Neuchâtelois SITN (http://www.ne.ch/sitn)