

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)

DSDC

Date

26 septembre 2025

Numéro

25.164

Heure

8h58

Auteur-e(-s) : Alain Rapin

Titre : P+R : une stratégie pour une mobilité durable et accessible dans le canton de Neuchâtel

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

Quel développement pour les Park and Ride (P+R) avec une offre de transports publics efficiente et dans quel délai ?

La volonté politique de diminuer le trafic individuel motorisé dans les centres-villes et la fermeture programmée de plusieurs parkings centraux à Neuchâtel, notamment celui des Jeunes-Rives dès janvier 2026, impose une réorganisation de l'accès aux centres urbains. Le transfert modal vers les transports publics est une priorité cantonale, mais il nécessite des infrastructures adaptées.

Développement (commentaire aux questions) :

L'objectif est de faciliter le changement de mode de transport des pendulaires et des visiteurs, d'améliorer l'accessibilité aux centres urbains et de soutenir la transition écologique.

La mobilité dans le canton de Neuchâtel est en pleine mutation. Avec la stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 », le canton vise une complémentarité des modes de transport et une réduction du trafic individuel motorisé. La stratégie cantonale neuchâteloise P+R actuellement en consultation vise à renforcer les transports publics et la mobilité douce en favorisant l'utilisation des parkings relais (P+R) par les pendulaires, afin de réduire la présence de voitures en ville. Cette stratégie est encadrée par le canton et met l'accent sur des mesures telles que l'harmonisation de la tarification des P+R, l'ajout d'installations comme des vélostations et l'implémentation de panneaux à messages variables pour améliorer l'information des usagers. Dans ce contexte, les infrastructures P+R jouent un rôle clé pour accompagner les pendulaires et les visiteurs dans leur transition vers les transports publics.

Actuellement, la Région Neuchâtel Littoral (RNL) dispose de 10 zones P+R totalisant environ 750 places. Toutefois, cette offre reste insuffisante face à la suppression de près de 500 places de stationnement en centre-ville. Le Conseil communal de Neuchâtel lui-même reconnaît que les leviers d'action doivent dépasser l'échelle communale et s'inscrire dans une politique cantonale coordonnée. Par ailleurs, le Plan directeur cantonal des transports publics prévoit une densification du réseau de bus aux horizons 2030 et 2040, avec une amélioration de la qualité de desserte. Il est donc essentiel que les futurs P+R soient intégrés dans cette planification supérieure pour garantir leur efficacité.

Nous souhaitons que le Conseil d'État engage une réflexion sur la stratégie des P+R, en lien avec les projets de mobilité douce et de transports publics, afin de :

- Identifier les emplacements optimaux en périphérie des centres urbains ;
- Définir un calendrier de mise en œuvre cohérent avec les projets d'urbanisme et les plans d'aménagement locaux ;
- Assurer une desserte efficiente vers les centres depuis les P+R.

Cette démarche permettra de répondre aux enjeux d'accessibilité, de qualité de vie, de réduction des émissions et de sécurité, tout en soutenant les objectifs du plan climat cantonal.

Souhait d'une réponse écrite : OUI

Demande d'urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Alain Rapin

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Christophe Peter	Boris Keller	Jean Fehlbaum
Francis Krähenbühl	Sloane Studer	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 24 mars 2026

Les parkings d'échange (Park&Rail, Bike&Ride, Park&Pool, etc.) font partie intégrante du plan directeur cantonal (Fiche A_25) afin de poursuivre l'objectif de faciliter l'intermodalité et de favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Avec la mise en œuvre du principe majeur de la nouvelle LAT, soit la coordination urbanisation-transports, les sites stratégiques de développement urbain devront être desservis par les transports publics.

L'emplacement des P+R étant primordial pour qu'ils puissent remplir pleinement leur fonction, une étude a été commandée par le canton en 2020 afin de définir les emplacements de P+R et leur hiérarchisation. Cette étude a permis d'établir une stratégie cantonale P+R.

Les parkings d'échange pris en compte dans la stratégie se répartissent ainsi en cinq catégories sur le territoire cantonal (P+R régionaux, P+R urbains d'entrée d'agglomération, P+R occasionnels, P+R grande gare, P+R mixtes TIM/TP/covoiturage), plus les P+R hors canton.

L'objectif du canton, dans le contexte de son organisation territoriale et de l'accessibilité à ses centres urbains, reste de capter les usagers et usagères des transports publics dès leur domicile. En effet, lorsque les premiers kilomètres sont effectués en voiture individuelle, il est plus difficile de changer de mode de transport en cours de trajet. Les P+R doivent donc cibler les habitantes et habitants ne bénéficiant pas d'une bonne qualité de desserte en transports publics mais pouvant rejoindre un arrêt de transports publics bien desservi rapidement et en périphérie des agglomérations, plutôt qu'en périphérie immédiate d'une ville, où le risque est que le P+R devienne un parking standard.

La question de la tarification des P+R et de son uniformisation est également essentielle afin d'avoir une cohérence au niveau cantonal. Une consultation sur le sujet a eu lieu en 2025. Les retours des partenaires et entités concernées seront pris en compte dans les recommandations qui seront données dans le rapport de consultation. La pleine compétence restera aux mains des communes et autres propriétaires de P+R. Le rapport est en cours de réalisation et sera disponible au deuxième semestre 2026.

Les P+R sont également traités dans les instruments de planification tels que le PDCMC (plan directeur cantonal mobilité douce) et les PAL (plan d'aménagement local). Par ailleurs, le PDCTP (plan directeur cantonal transports publics), partie bus, prévoit des renforcements de desserte aux horizons 2030 et 2040 en fonction du développement du RER.

Un cadre au niveau cantonal est ainsi posé afin d'avoir une vision globale, sans empiéter sur la compétence des propriétaires de P+R, soit principalement les communes et les CFF.

En conclusion, les travaux en cours traduisent la volonté du canton de prendre pleinement en compte les enjeux d'accessibilité, de qualité de vie, de réduction des émissions, de la sécurité et de veiller à leur respect, en cohérence avec les objectifs du Plan climat cantonal.