



Neuchâtel, le 19 novembre 2021

Réponse à la consultation cantonale sur la révision du règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.) – modification des articles concernant le stationnement (questionnaire online)

1. Pensez-vous que le projet de révision RELConstr. soit utile ?

Oui, dans l'ensemble. Nous sommes en particulier satisfait-e-s de constater l'homogénéisation du calcul du besoin en place de stationnement. Toutefois, cette révision s'ancre insuffisamment dans une réflexion globale de la mobilité. L'absence de révision de la desserte en transport public permettant le report modal est regrettable.

2. Etes-vous d'accord avec le projet de révision du RELConstr. dans son ensemble ?

Non, si nous saluons la démarche entreprise, qui permettra de donner un cadre homogène à la thématique et une amélioration de la situation pour les constructions destinées à l'habitat et pour les zones I et II, la révision sur le règlement sur le stationnement n'est pas à la hauteur des objectifs de réduction de CO2 de 50% pour 2030 et de neutralité carbone pour 2050, que les Vert.e.s souhaitent, par ailleurs, voir ramenés à 2040. Aussi, les Vert.e.s demandent que :

- **La fourchette haute de l'offre en stationnement soit réduite à la valeur moyenne ;**
- **La définition des zones pour le calcul de l'offre en stationnement illustré en annexe du règlement se base sur le réseau TP futur à un horizon de 20 ans et pas uniquement sur le réseau actuel.**
- **Toute nouvelle construction sur les parcelles classées dans les zones IV, V et VI soit interdite, car l'annexe du règlement démontre clairement qu'une alternative compétitive aux transports individuels motorisés n'est pas envisageable dans ces zones, alors qu'un report modal est indispensable pour atteindre les objectifs de réduction de CO2 mentionné ci-dessus.**

3. Etes-vous d'accord avec la nouvelle manière de calculer le nombre de places pour le stationnement voitures ?

Non, pas du tout. Nous regrettons particulièrement que les zone IV, V et VI puissent bénéficier d'un pourcentage de 100%. Un RELConstr. moderne doit également viser une réduction de l'offre en stationnement dans ces zones. Le taux maximal de 100% doit être abaissé à 80%. Pour les autres zones, la maximale doit correspondre à la moyenne entre les valeurs basse et haute calculées grâce à la norme VSS. Par exemple, si la norme VSS indique une fourchette comprise entre 40% et 80%, alors le règlement neuchâtelois devrait permettre une fourchette comprise en 40% et 60% ($60 = (80+40)/2$).

4. Etes-vous d'accord avec les facteurs de réduction proposés (plan de mobilité, utilisation multiple, logements particuliers, environnement et patrimoine bâti).

Non, pas complètement. Nous sommes pleinement d'accord avec les facteurs de réduction proposés. Par contre, ceux-ci doivent être obligatoires à partir d'une certaine taille d'immeubles locatifs et industriels, de zones artisanales et industrielles et de quartiers d'habitations. Par exemple, les quartiers d'habitations d'une certaine taille devraient offrir des places de stationnement pour les véhicules d'autopartage.

5. Pensez-vous que le canton doit pouvoir imposer un plan de mobilité ?

Oui, complètement. Voir réponse point 4.

6. Etes-vous d'accord avec la nouvelle manière de calculer le nombre de places pour le stationnement deux-roues motorisés.

Oui, si ces places de stationnement sont incluses dans le calcul sur l'offre en stationnement voitures et non ajoutées à celle-ci.

7. Etes-vous d'accord avec la nouvelle manière de calculer le nombre de places pour le stationnement vélos et vélos électriques ?

Oui. Toutefois, nous attendons des compléments pour les nouveaux vélos, par exemple vélos cargo ou long-tail. Par exemple : immeubles de logements standard : 0,5 case par logement de plus de 90m² ; immeubles de logements avec peu ou pas de places de stationnement voiture : 1 case par logement de plus de 90m² ; commerces de plus de 200m² de surface de vente : 1 case par 100m² de surface de vente. De plus, l'accessibilité de ces places est également un facteur de réussite. Aussi, un ajout doit préciser par exemple que « les places de stationnement vélos et vélos électriques sont accessibles de plain-pied ».

8. Avec-vous des remarques à formuler sur un ou des articles du projet de révision du RELConstr. ?

Oui. Lire ci-dessous.

9. Avez-vous des remarques sur l'article 26 ?

Non.

10. Avez-vous des remarques sur l'article 27 (nouvelle teneur) ?

Oui. Nous regrettons que les normes VSS ne nous aient pas été fournies et par conséquent que nous ne puissions pas les remettre en cause. Nous estimons en effet qu'elles sont davantage favorables à la mobilité individuelle qu'à la mobilité douce.

11. Avez-vous des remarques sur l'article 28 ?

Oui. Le taux maximum ne doit plus être possible. Ce taux pourrait être fixé à 90%.

12. Avez-vous des remarques sur l'article 29 ?

Oui. Lire remarque 4.

13. Avez-vous des remarques sur l'article 30 ?

Oui. Lire remarque 11.

14. Avez-vous des remarques sur l'article 31 ?

Oui. D'une part, les plans de mobilité doivent être obligatoires dès une certaine taille d'entreprise, à l'instar de la fiche M.06.1 du plan directeur cantonal jurassien qui fixe l'obligation à 20 EPT pour les entreprises situées en zones d'activités. D'autre part le Canton doit s'engager financièrement à soutenir l'élaboration de plans de mobilité.

15. Avez-vous des remarques sur l'article 32 ?

Oui. La nouvelle teneur de l'article 32 ne doit pas se limiter à évoquer le logement comme affectation de référence, mais également le commerce et l'entreprise. En effet, des places de stationnement dévolues par exemple à un centre commercial doivent pouvoir être utilisées hors des heures d'ouverture à d'autres fins (manifestations, sport, etc.).

16. Avez-vous des remarques sur l'article 33 ?

Oui. Les termes « à titre exceptionnel » doivent être enlevés. Nous suggérons également que les autorités cartographient les périmètres couverts par cet article.

17. Avez-vous des remarques sur l'article 34 ?

Oui. Nous estimons que le facteur de réduction doit être plus élevé, par exemple de 90% en particulier pour les logements d'étudiants.

18. Avez-vous des remarques sur l'article 35 ?

Oui. La densité normative est insuffisante pour circonscrire ce qui est entendu par « circonstances particulières ». Par exemple, le travail en équipe est, selon les Vert.e.s, la parfaite occasion pour réaliser un plan de mobilité et par conséquent pour réduire le nombre de place de stationnement.

19. Avez-vous des remarques sur l'article 36 ?

Oui. Même remarque qu'à notre réponse 18 sur la faiblesse de la densité normative.

20. Avez-vous des remarques sur l'article 37 ?

Voir remarque 10.

21. Avez-vous des remarques sur l'article 37a ?

Oui. Les places de véhicules d'entreprise et d'autopartage ne doivent pas être comptabilisées en plus. Nous estimons d'ailleurs que la construction de places de stationnement pour les véhicules d'entreprise et, surtout, d'autopartage doivent être une obligation à partir d'une certaine taille de projet.

22. Avez-vous des remarques sur l'article 37b ?

Oui. Lire remarque 7.

23. Avez-vous des remarques sur l'article 37c ?

Oui. Lire remarque 7.

24. Avez-vous des remarques sur l'article 37d ?

Oui. La densité normative est insuffisante. Nous craignons que des propriétaires affirment ne pas pouvoir construire de places de stationnement quand bien même cela serait possible, dans l'optique d'un report sur les places publiques à proximité.

Nous craignons également que la taxe ne soit pas suffisamment dissuasive. Cette dernière doit être suffisamment élevée pour que le/la propriétaire soit réellement incité.e à construire un espace de stationnement pour les vélos, électriques ou non.

Finalement, nous pensons qu'il doit être possible de renoncer à une place de stationnement pour voiture si trois places vélos sont construites en compensation ou si un abonnement de transport public est compris dans le contrat de bail des objets loués.

25. Avez-vous des remarques sur l'annexe I ?

Oui. Lire remarque 10 sur le recours aux normes VSS.

26. Avez-vous des remarques sur l'annexe II ?

Oui. Nous remarquons que les zones V et VI représentent une part considérable du territoire cantonal et, par conséquent, que les critères de calcul du nombre de places de stationnement sont extrêmement lâches à l'échelle du canton. La carte doit donc être mise à jour annuellement afin d'être calquée sur l'horaire officiel des transports publics, horaire qui entre habituellement en vigueur en décembre.

De plus, les projets d'ampleur (nouveaux immeubles, nouvelles zones artisanales et industrielles, nouveaux quartiers d'habitation) doivent déjà prendre en compte les futurs besoins réduits consécutifs à la construction de la ligne directe, particulièrement pour les localités de Cernier, Fontainemelon et Chézard-Saint-Martin. En effet, ces projets d'ampleur sont appelés à exister au-delà de 2035 et doivent donc être correctement dimensionnés pour favoriser un maximum le report modal futur. Durant la période qui s'étend d'aujourd'hui à l'ouverture de la ligne direct, la mobilité doit être nettement davantage orientée vers l'offre en transport public, en l'occurrence de bus, entre ces localités et Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds – l'axe Les Hauts-Geneveys – Chézard- Saint-Martin étant surfréquenté par les TIM.

27. Avez-vous des remarques sur des éléments qui n'ont pas été évoqués ?

Nous regrettons l'absence de données statistiques sur la mobilité au niveau cantonal, par exemple ménage avec 0, 1 et 2 voitures ainsi que les distances moyennes parcourues quotidiennement.

Un article incitant à la construction de places de stationnement perméables (chaille concassée, pavés enherbés, etc.), arborées et enherbées manque, particulièrement pour les zones artisanales et industrielles.

Le projet de révision n'évoque pas le cas des projets en cours. Aussi, les Vert.e.s attendent que les projets en préparation non encore sanctionnés doivent suivre la nouvelle législation.

Les autorités cantonales ont un devoir particulier d'exemplarité à assurer. Aussi, le Canton doit augmenter ses exigences en matière de stationnement pour ses employé.e.s en allant au-delà de de ces nouvelles normes légales.

Enfin, la surface occupée par les nouvelles aires de stationnement d'un seul niveau doit être limitée à 1800 m², à l'instar de l'article 12d al. 2 de la Loi cantonale jurassienne sur les constructions et l'aménagement du territoire.