



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

Rapport du Conseil communal

relatif au projet de parking à la rue du Commerce ainsi qu'à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique de stationnement et à la création d'une commission ad hoc

(du 14 mai 2014)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Rappel

Lors de l'octroi du crédit d'étude pour le nouvel aménagement de la place de la Gare (rapport du 27 avril 2011, PV n°35, séance du Conseil général du 27 avril 2011, pages 3161 ss), votre Conseil a demandé que soit étudiée la faisabilité d'implanter un parking de grande capacité à proximité immédiate de la gare pour satisfaire les besoins des différents utilisateurs.

Les résultats de cette étude de faisabilité avaient été communiqués dans le cadre du rapport demandant le crédit de construction pour la place de la Gare (rapport du 15 février 2012, PV n°45, séance du Conseil général du 6 mars 2012, pages 4170 ss). Pour rappel, les éléments suivants avaient été annoncés :

L'éventualité de réaliser un parking sous la Place de la Gare avait été écartée pour les raisons suivantes :

- intégration difficile des trémies d'accès au parking souterrain;
- présence de nombreux réseaux souterrains sous la Place;

- saturation de l'avenue Léopold-Robert rendant impossible d'augmenter encore la charge de trafic aux abords de la Place.

Les services communaux avaient dès lors penché pour une solution au sud des voies CFF. Trois mandats avaient été octroyés :

- un mandat de géologues pour confirmer la nature du sous-sol;
- un mandat d'ingénieurs civils pour attester de la faisabilité technique de l'ouvrage;
- un mandat d'ingénieurs trafic pour vérifier la capacité des rues et des carrefours à supporter la charge de trafic supplémentaire et pour dimensionner le parking en fonction des besoins exprimés (entreprises, riverains, P+R notamment).

Trois variantes d'implantation avaient été étudiées, à savoir :

- l'implantation du parking dans le talus avec une seule voie de circulation intérieure qui autorise le trafic bidirectionnel;
- l'implantation du parking dans le talus avec deux allées principales de circulation à sens unique;
- l'implantation du parking au-dessus des voies CFF.

La faisabilité technique des trois variantes a été attestée par le bureau d'ingénieurs civils, mais la variante en dessus des voies CFF a été écartée au vu des fortes contraintes identifiées durant la phase de construction sur le réseau ferroviaire et du fait que cette réalisation limiterait fortement les possibilités d'extensions ou de modifications futures de la plateforme ferroviaire.

Les coûts évoqués par le bureau d'ingénieurs, et complétés par des informations obtenues auprès de CFF, pour la réalisation du parking dans le talus s'élèvent à CHF 40'000.-/place (+/- 25 % yc. acquisition du terrain et TVA).

Lors de l'acceptation du crédit de construction pour le réaménagement de la place de la Gare le 6 mars 2012, votre Conseil a octroyé au Conseil communal un crédit de CHF 380'000.- TTC pour poursuivre les études afin d'aboutir à un projet d'ouvrage pour la réalisation d'un parking au sud des voies CFF.

Conditions-cadres pour la réalisation du parking de la rue du Commerce

Avant de poursuivre les études de détail et afin d'avoir un chiffrage précis de la réalisation du parking, les services communaux ont défini et vérifié quelles étaient les conditions cadres pour garantir la réalisation de ce parking de grande capacité. Quatre éléments sont ressortis :

1. Maîtrise foncière
2. Affectation
3. Montage financier
4. Politique de stationnement

Maîtrise foncière

Les discussions sont en cours depuis 2011 avec CFF afin de convenir des modalités de mise à disposition du terrain (cession en pleine propriété, DDP, prix, surface, etc.). Elles n'ont pas abouti pour l'heure malgré plus de trois ans de négociation, les CFF refusant pour l'instant de donner un prix définitif.

Affectation

Le terrain prévu pour l'implantation du parking est affecté au domaine CFF. Il est dès lors nécessaire de le mettre en zone à bâtir.

Fait nouveau depuis mars 2013, la mise en zone du terrain nécessitera vraisemblablement une compensation mètre pour mètre selon la nouvelle loi fédérale d'aménagement du territoire (LAT) qui sera mise en œuvre dans le cadre du plan directeur cantonal.

Cette compensation est problématique car il faut trouver une surface d'environ 5000 m². Si cette surface est achetée à un privé, cela va renchérir fortement le coût du projet. Des réflexions sont actuellement en cours dans les services communaux pour trouver le terrain le plus adéquat, ce dernier ne devant pas être équipé et idéalement en périphérie de la zone d'urbanisation.

Montage financier

Les premières estimations des coûts de réalisation du parking établies par les études de faisabilité de 2011 avoisinent les CHF 32 mios pour une capacité de 750 places environ.

Les études ont démontré qu'un parking de 400 à 500 places est de nature à répondre aux différents types de demandes de stationnement dans le secteur.

Toutefois, la réduction du nombre de places n'entraîne pas forcément une réduction proportionnelle du prix.

Vu l'investissement important que représente la construction de ce parking, et compte tenu des autres grands projets menés par la Ville (place de la Gare, Mélèzes, Zoo-Musée, notamment), il apparaît évident qu'une solution qui recourt à l'appui d'un tiers est nécessaire.

Les services communaux ont dès lors étudié l'opportunité de lancer un concours d'entreprise totale avec investisseurs de manière à obtenir des garanties, tant architecturale et urbanistique que financières.

Des contacts en ce sens ont été pris par les services communaux qui se sont notamment rendus à Gland pour visiter un quartier dont la réalisation a bénéficié d'une telle procédure; ils ont ainsi obtenu de la Ville d'Yverdon-les-Bains des informations sur le déroulement d'un processus similaire pour la réalisation d'un parking sous la Place-d'Armes.

L'entreprise totale s'occupe non seulement de l'exécution, mais également de l'étude du projet de construction. Elle est donc responsable de toutes les étapes d'un projet.

A titre de comparaison, l'entreprise générale s'engage envers le maître d'ouvrage, par un seul contrat d'entreprise, à exécuter entièrement un projet de construction dont l'étude a déjà été effectuée. Elle ne réalise donc jamais son propre projet, ce qui ne l'empêche pas d'assumer parfois l'élaboration des plans d'exécution détaillés.

Avant de lancer le concours d'entreprise totale, il est nécessaire de définir précisément les prestations attendues. La description de l'ouvrage et/ou le devis descriptif constituent la base de la compréhension entre les participants au projet.

Politique de stationnement

La réalisation de ce parking de grande capacité implique la mise en œuvre de deux mesures importantes en termes de stationnement sur domaine public :

1. Pour que la construction d'un parking soit possible et que des investisseurs s'y intéressent, il est absolument indispensable que la Ville se dote d'une politique de stationnement restrictive sur domaine public et que celle-ci soit entrée en force de manière à augmenter l'attractivité du parking au dépend du stationnement sur domaine public. Cette politique de stationnement doit être entrée en vigueur avant le lancement du concours d'entreprise totale.

Cette condition indispensable a été confirmée par les collectivités publiques ayant lancé le même type de démarche, par les entreprises totales qui ont été contactées afin que nous connaissions leur intérêt à la réalisation d'un tel projet et par les investisseurs eux-mêmes.

2. La réalisation du parking souterrain doit être accompagnée de suppression d'un certain nombre de places en surface, en plus de la politique de stationnement qui visera à supprimer partiellement le stationnement de longue durée sur domaine public – outre pour les usagers bénéficiant d'un macaron.

La compensation se fonde sur l'art. 94 du règlement d'aménagement communal (RAC) : "*les places de stationnement réalisées en sous-sol ou intégrées au bâtiment et non exigées au sens de l'art. 92 peuvent être compensées par une diminution à proximité des places sur domaine public*". Cette suppression des places de stationnement sur les voiries permettra, en vertu de l'art. 93 al. 2 du RAC, de "*valoriser l'espace public et les espaces dévolus à la mobilité*". Cette base légale sera utilisée dans le but de revaloriser la rue du Commerce depuis l'ascenseur jusqu'au Grand Pont.

Le ratio de la compensation n'est pas encore déterminé. L'office fédéral du développement territorial (ARE) indiquera probablement ce ratio dans le cadre des conditions qu'il posera pour le paiement de la participation fédérale (CHF 1.9 mio) pour la place de la Gare. Une réponse est attendue ces prochains mois.

Parmi les quatre conditions cadres indispensables avant le lancement du concours d'entreprise totale, la mise en place de la politique de stationnement semble être la plus compliquée et, politiquement, la plus sensible.

Rappel quant à la politique de stationnement

Par 71,61% contre 28,39%, les citoyennes et citoyens de la ville de La Chaux-de-Fonds avaient refusé, le 13 février 2011, l'introduction de macarons et de cartes de stationnement payants, vignettes destinées à permettre aux habitants de certaines zones et à certains employés d'entreprises d'y parquer sans limitation de durée. Ils avaient refusé, également par 74,25%, un crédit de CHF 490'000.- qui devait permettre la mise en place de la signalisation pour déterminer un élargissement de la zone bleue à partir du centre-ville et des zones 30 km/h. La participation s'était située à 40,33%.

Objectifs d'une politique de stationnement

La mise en place d'une politique de stationnement à La Chaux-de-Fonds vise les objectifs suivants; objectifs déjà acceptés le 28 juin 2010 par votre Conseil :

- Contribuer à réduire les atteintes à l'environnement (bruit, pollution, engorgement des axes de transports).
- Favoriser les résidents par la mise en place de plusieurs zones "macarons" afin que ceux-ci puissent stationner près de leur domicile.
- Privilégier le stationnement de courte et moyenne durée, de manière à garantir une rotation des véhicules, pour favoriser les commerces, les entreprises et les services et contribuer ainsi à dynamiser le centre-ville.
- Encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics, en prévoyant à leur intention des parkings performants aux abords de la ville et un abonnement spécifique pour les transports publics.
- Inciter les entreprises à adopter des mesures encourageant leurs collaborateurs à réduire l'usage des transports privés individuels et délivrer des macarons aux entreprises connaissant néanmoins un déficit de places privées à disposition de leurs collaborateurs.

Raisons présumées de l'échec de la double votation du 13 février 2011

Les raisons principales de l'échec de la votation s'expliquent sans doute par les éléments suivants :

- Peur d'un report de trafic et de stationnement dans les quartiers périphériques car le projet 2011 prévoyait, dans la 1^{ère} étape, la mise en œuvre de seulement deux zones macarons (centre-ville et hôpital).
- Pas ou peu de mesures d'accompagnements pour les pendulaires, notamment la mise en place de parkings d'échange.
- Coût lié à l'achat du macaron (prévu à CHF 80.-/an pour les habitants). Ce coût devait permettre de couvrir les frais de fonctionnement (administratif + contrôle).
- Sentiment de privation de liberté pour les automobilistes chaux-de-fonniers.
- Peut-être déficit d'informations de la population.

Élaboration et mise en œuvre de la politique de stationnement

Afin de garantir une adhésion de votre Conseil, des groupes d'intérêt et de la population, il est indispensable de développer les contours d'un projet de manière commune, de bien communiquer et d'expliquer la volonté de mettre en œuvre une politique de stationnement. Pour ce faire, la démarche suivante est proposée :

- Mise en place d'un processus informatif et participatif à large échelle par le biais de séances, tout-ménage, etc.
- Création d'une commission mixte avec des représentants de chaque parti et des groupes d'intérêt. A ce stade des réflexions, il est envisagé que le TCS, l'ACS, l'ATE, le CID, la chambre immobilière et la chambre économique soient invités. Le Conseiller communal directeur de la sécurité, ainsi que les services communaux concernés, participeront aux travaux de la commission. Idéalement, cette commission devrait être équilibrée dans la répartition quantitative entre politiques et groupes d'intérêt.

Planning

Au niveau du calendrier, la présentation d'un rapport proposant la politique de stationnement et sa mise en œuvre est envisagée avant l'été 2015 devant votre Conseil.

Le lancement du concours d'entreprise totale pour le parking à la rue du Commerce serait possible dans la 2^e partie 2016, sous réserve que les quatre conditions cadres mentionnées en page 3 à 5 du présent rapport soient réalisées.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

La mise en œuvre de la politique de stationnement et la réalisation du parking à la rue du Commerce participent à la concrétisation de l'axe 1 ("*Bien vivre dans la cité*") du programme de législature 2012-2016, notamment des objectifs "*Rendre l'espace public attractif et convivial*" et "*Favoriser la cohabitation entre les différents modes de déplacements*". Ce dernier évoque les deux projets faisant l'objet du présent rapport.

Conséquences sur les finances de la Ville

Les conséquences financières seront analysées à l'occasion des prochains rapports qui seront soumis à votre autorité, à savoir le parking de la rue du Commerce et la mise en place de la politique de stationnement.

Pour le lancement des études mentionnées dans le cadre du présent rapport, le crédit de CHF 380'000.- octroyé le 6 mars 2012 n'a pratiquement pas été utilisé. Par ailleurs, un crédit spécial de CHF 50'000.- prévu au budget 2014 a été débloqué par le Conseil communal pour la communication liée à la politique de stationnement.

Conséquences sur les ressources humaines

Le service d'urbanisme et de l'environnement pilote les deux projets. Les autres services communaux, à savoir le service du domaine public, la voirie et les services techniques, seront également sollicités.

Collaboration intercommunale

La mise en œuvre de la politique de stationnement est un des objectifs partagés au sein du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN) entre les trois Villes du Canton dans le cadre du Réseau des 3 Villes.

Éléments relatifs au développement durable

Conjointement, la réalisation du parking à la rue du Commerce, la mise en place de mesures d'accompagnement sur le stationnement au sud des voies CFF et la mise en place d'une politique de stationnement permettront d'améliorer les points suivants :

a) Aspect environnemental

- Diminution des nuisances environnementales (bruit, pollution de l'air).
- Dans le cadre de l'audit pour le label de cité de l'énergie, l'absence d'une politique de stationnement avait été relevée.
- Diminution de la consommation des énergies fossiles puisque les habitants devront utiliser d'autres modes de déplacement (transports publics, mobilité douce, covoiturage, etc.).

b) Aspect social

La qualité de vie devrait augmenter dans les secteurs actuellement surchargés au niveau du trafic. La sécurité routière sera améliorée sur certains axes du fait de la diminution du trafic.

c) Aspect économique

L'accessibilité au centre et dans les zones industrielles devrait être facilitée. Au niveau commercial, la réalisation d'un parking au centre-ville et l'augmentation du taux de rotation des places à proximité permettra de favoriser l'attractivité des commerces.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Le chancelier

Nathalie Schallenberger Thibault Castioni

LE CONSEIL GENERAL
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS,

vu les articles 134 et suivants du Règlement général du 28 septembre 1994 (RSC 10.10),

arrête :

Article premier.- Une commission dénommée "politique de stationnement" est constituée. Elle est temporaire et interne au Conseil général au sens de l'article 129 al. 2 du Règlement général, du 28 septembre 1994.

Art. 2.- ¹Cette commission est composée de six membres du Conseil général, soit un par parti.

² Elle est présidée par le Conseiller communal directeur de l'urbanisme, qui n'est pas compté au nombre des commissaires. Elle s'adjoit la participation permanente de six personnes représentant les groupes d'intérêt et de plusieurs représentants des services communaux.

³ Seuls les membres du Conseil général au sens de l'alinéa 1 ci-dessus votent.

Art. 3.- La commission est chargée d'accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de stationnement.

Art. 4.- Elle est dissoute à l'entrée en vigueur de la politique de stationnement.

Art. 5.- La commission se réunit aussi souvent que nécessaire.

Art. 6.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
La présidente Le secrétaire
Sylvia Morel Anne Monard