



23.057

## Rapport du Conseil communal

**relatif à une demande de crédit de CHF 1'745'000.00 TTC pour la modification de la politique de stationnement et du Règlement concernant le stationnement à usage public**

du 25 octobre 2023

### au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

#### **1. Contexte**

La mobilité est une composante fondamentale de notre société, tant pour les individus que pour l'économie. Elle permet de rapprocher les territoires, de créer des liens entre les personnes ou encore de faciliter les échanges.

Aujourd'hui, nous savons néanmoins tous que la mobilité, si elle n'est pas maîtrisée, a des conséquences profondément négatives, dans un monde où les ressources sont limitées.

C'est pour cette raison que, depuis plusieurs décennies, le développement et la promotion des transports publics et de la mobilité douce sont devenus une priorité pour les collectivités publiques devant le constat que la voiture ne pouvait pas être la seule réponse aux besoins et à la volonté croissants de déplacements, vu les impacts qu'elle engendrait.

Outre les conséquences environnementales visibles et démontrées du trafic routier aux niveaux suisse (38% des émissions CO2 en 2021) et global ainsi que sur la santé, il convient de relever que les impacts locaux de la mobilité individuelle motorisée peuvent être divisés en deux catégories sensiblement distinctes.

Ainsi, d'un point de vue environnemental, les problématiques liées au bruit, à la pollution atmosphérique ou encore aux micropolluants déploient leurs effets aussi bien au niveau local que global.

L'impact urbanistique de la mobilité individuelle motorisée est un défi tout aussi important pour une collectivité telle que la nôtre. En effet, le trafic routier a des impacts sur :

- l'utilisation du réseau routier dans l'espace, avec une part importante du domaine public dévolue à la circulation automobile et à son stationnement, au détriment des piétons et des cyclistes, en particulier au centre-ville ;
- l'utilisation du réseau routier dans le temps, avec des périodes de pointe marquées, engendrant des saturations importantes de certaines parties du réseau principal et des phénomènes de court-circuit sur des axes secondaires inappropriés ;
- l'attractivité du centre-ville, au sens d'un lieu de rencontre, de flânerie et/ou de consommation, où le citoyen (ou le visiteur) vient passer un moment pour fréquenter les commerces, les établissements publics et leurs terrasses ou tout simplement des espaces publics (places, parcs) en cherchant à éviter les nuisances du trafic routier ;
- la performance des transports publics, avec certaines lignes de bus victimes de la saturation du réseau routier, dans des secteurs trop contraints pour créer des sites propres, avec un effet de cercle vicieux par rapport à l'attractivité de ce mode de transport ; dans le même domaine et concernant notre ville, la non-utilisation de l'offre existante est susceptible de la péjorer, ou au moins de freiner notablement son développement ;
- la sécurité des usagers, avec des volumes de trafic importants circulant sur des axes de centre-ville spatialement contraints, où la cohabitation avec les cyclistes et piétons (en particulier les enfants plus vulnérables) est parfois hasardeuse ;
- la qualité de l'habitat au centre-ville, avec une dévaluation potentielle des logements en raison des nuisances causées par le trafic routier.

Dès lors, la maîtrise du trafic routier est non seulement bénéfique pour l'environnement et la santé, mais également pour la sécurité des citoyens, la vitalité des commerces et des établissements publics, la rentabilité des transports publics et la qualité du patrimoine immobilier, dans les quartiers comme au centre-ville.

La maîtrise du trafic routier peut être partiellement atteinte par des mesures incitatives, telles que l'amélioration des réseaux de transports publics et la réalisation de nouveaux aménagements pour la mobilité douce. La volonté du Conseil communal est clairement de poursuivre la réalisation du développement du réseau et des cadences des transports publics. Cet objectif nécessite un meilleur taux de couverture pour justifier les investissements auprès du canton et des autres partenaires. Pour atteindre un taux de couverture raisonnable sur nos lignes, la segmentation de la zone urbaine est nécessaire afin d'agir sur les déplacements motorisés internes à la ville et ainsi favoriser le report modal vers la mobilité douce et les transports publics.

Sans aucune contrainte, l'intérêt individuel immédiat de l'utilisateur se porte volontiers sur la voiture, qui permet théoriquement un déplacement plus direct et plus rapide que les autres modes de transport. Les circonstances réelles étant quelque peu différentes, comme développé ci-dessus, il est indispensable de fixer quelques contraintes à l'utilisateur de la voiture afin de satisfaire l'intérêt collectif de l'ensemble des citoyens qui vivent et se déplacent dans la ville, en minimisant globalement les nuisances qu'ils subissent.

À ce titre, la gestion du stationnement a un rôle majeur à jouer dans la maîtrise de la circulation. Dans ce domaine, plusieurs niveaux d'actions peuvent se distinguer, qui consistent à limiter l'offre dans sa durée, dans son tarif, dans le spectre des usagers autorisés à y parquer ou dans sa quantité. La limitation quantitative de l'offre peut alors se déployer sur le domaine public et/ou sur le domaine privé.

Les restrictions les plus modérées tendront à organiser le stationnement pour favoriser la disponibilité de l'offre par la rotation des véhicules (par exemple au centre-ville pour les clients des commerces et services) et ainsi limiter le trafic de recherche de places. En s'accroissant, par exemple en interdisant le stationnement à la journée ou en le réservant aux riverains, ces restrictions réduisent le déplacement généré en dehors d'un secteur (par exemple le centre-ville pour favoriser le report du stationnement pendulaire en périphérie dans un parking d'échange), voire supprime le déplacement

motorisé entier (en favorisant le report modal vers les transports publics ou la mobilité douce dès l'origine).

L'action sur le domaine privé, telle qu'elle est prévue dans la législation cantonale sur les constructions, aura également un effet de réduction du nombre de déplacements automobiles générés lorsqu'elle est liée à des lieux d'emploi ou d'activité. Elle aura un effet sur le taux de motorisation des résidents lorsqu'elle est liée à des lieux d'habitation.

La politique de stationnement mise en œuvre en 2020 visait des objectifs majoritairement axés sur le trafic pendulaire et a permis une action sur le trafic dit « origine-destination », soit un trafic dont l'origine ou la destination se situe en dehors de la ville.

Si ce volet était nécessaire, il ne sera néanmoins pas suffisant pour maîtriser le trafic dans les prochaines années et décennies, puisqu'une part importante des déplacements motorisés à La Chaux-de-Fonds sont internes à la ville.

La présente évolution de la politique de stationnement a donc pour but principal d'agir sur les déplacements pendulaires internes à la ville, afin de réduire les nuisances dues au trafic dans les quartiers et au centre-ville, en particulier aux heures de pointe.

## **2. Historique**

### *2.1. Objectifs initiaux de la politique de stationnement*

Le 28 juin 2010, le Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds acceptait sans opposition<sup>1</sup> la mise en place d'une politique de stationnement qui visait les objectifs suivants :

1. Garantir une offre suffisante en places de stationnement pour les habitants afin que ceux-ci puissent stationner près de leur domicile ;
2. Privilégier au centre-ville 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 ;

---

<sup>1</sup> Procès-verbal de la 27<sup>ème</sup> séance du Conseil général du lundi 28 juin 2010, pages 2267 et suivantes

3. Encourager les pendulaires à se rendre à La Chaux-de-Fonds en transports publics ou du moins à laisser leur véhicule en périphérie dans des parkings spécifiques ;
4. Faire participer les pendulaires à l'entretien de la voirie (génie civil, marquage et signalisation, entretien courant, mesures pour la gestion du trafic et la sécurité, etc.) ;
5. Contribuer à réduire les atteintes à l'environnement (bruit, pollution, engorgement des axes de transports) ;
6. Inciter les entreprises à adopter des mesures encourageant leurs collaborateurs à réduire l'usage des transports motorisés individuels.

## *2.2. Projet refusé par la population en 2011*

À la suite d'un référendum lancé par le TCS et l'ACS, les citoyennes et citoyens de la ville de La Chaux-de-Fonds ont 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, par 71.61 % contre 28.39 %. Ils ont également refusé, par 74,25 %, un crédit de CHF 490'000.00 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. Le taux de participation de ces votations était de 40.33 %.

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

1. La crainte d'un report de trafic et de stationnement dans les quartiers périphériques car le projet 2011 prévoyait, dans la 1<sup>re</sup> étape, la mise en œuvre de deux zones macaron uniquement (centre-ville et hôpital).
2. L'absence de mesures d'accompagnement pour les pendulaires, notamment la mise en place de parkings d'échange.
3. Le coût lié à l'achat du macaron (prévu à CHF 80.00/an pour les habitants) qui devait permettre de couvrir les frais de fonctionnement.
4. Le sentiment de privation de liberté pour les automobilistes chaux-de-fonniers.

## 5. Le déficit d'information de la population.

### 2.3. *Création de la commission mobilité, espace public et stationnement*

La juste compréhension du refus de la population en 2011 apparaissait au Conseil communal comme une prémisses indispensable à l'élaboration d'une nouvelle politique de stationnement.

C'est pourquoi, afin de garantir une adhésion du Conseil général, des groupes d'intérêt et de la population, une commission a été mise en place en 2014 afin de développer les contours d'un nouveau projet commun, de mieux communiquer et d'expliquer la volonté de mettre en œuvre une politique de stationnement. Votre Conseil a accepté, lors de sa séance du 3 juin 2014<sup>2</sup>, la création d'une commission consultative "politique de stationnement".

Lors de sa séance du 2 juin 2015<sup>3</sup>, le Conseil général a dissout cette commission et l'a remplacée par la commission consultative "mobilité, espace public et stationnement". Celle-ci est composée de représentants de chaque parti, ainsi que de représentants des groupes d'intérêts concernés : le Touring Club Suisse (TCS) section Jura neuchâtelois, l'Automobile Club de Suisse (ACS) section neuchâteloise, l'Association transports et environnement (ATE) section Neuchâtel, l'Association des commerçants indépendants de détail (CID) section chaux-de-fonnière, Pro Vélo, la Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics Neuchâtelois (CITRAP), la Chambre immobilière neuchâteloise (CIN) et la Chambre neuchâteloise du Commerce et de l'Industrie (CNCI).

### 2.4. *Projet 2014-2015*

Le projet d'une politique de stationnement a été relancé en 2014 avec la création de la commission susmentionnée. Une importante analyse statistique basée sur la localisation des habitants, des automobilistes (base de données du Service cantonal des automobiles et de la navigation – SCAN) et des emplois a permis de développer un projet avec deux variantes qui ont été présentées lors de la commission du 4 novembre 2015.

---

<sup>2</sup> Procès-verbal de la 26<sup>ème</sup> séance du Conseil général du 30 juin 2014, pages 2091 et suivantes

<sup>3</sup> Procès-verbal de la 37<sup>ème</sup> séance du Conseil général du 2 juin 2015, pages 3040 et suivantes

Le projet prévoyait la mise en place d'une politique de stationnement avec des zones à macaron. L'une des variantes préconisait la mise en œuvre des zones à macaron sur tout le territoire de la ville, la seconde uniquement sur le centre-ville.

Une partie de la commission était défavorable à ce projet, notamment du fait qu'il préconisait la mise en place de zones à macaron comme dans le projet de 2010-2011. Le comité de pilotage (COFIL), composé d'une délégation du Conseil communal et des services communaux concernés, a dès lors retiré le projet.

### *2.5. Projet 2017-2019*

Le projet 2017-2019 s'est basé sur les analyses menées en 2014-2015, complétées par une série de nouvelles données indisponibles jusqu'alors. La première étape a été d'analyser la disponibilité en termes de places de stationnement dans les différents quartiers de la ville.

Pour ce faire, la ville a été découpée en 36 secteurs délimités selon différents critères (topographie, flux, coupures, etc.), ce qui a permis d'obtenir une vue détaillée des secteurs révélant un manque de places de stationnement.

Différentes données, dont certaines indisponibles en 2014-2015, ont été utilisées ensuite pour calculer la disponibilité et les besoins en place de stationnement par secteur.

Ces données n'offrant qu'un aperçu partiel de l'utilisation des places de stationnement, différents "principes" ont également été appliqués dans l'analyse des statistiques par secteurs d'étude, notamment qu'il y a une différence dans l'affectation des secteurs qui induit une différence dans le comportement des automobilistes "habitants" et "pendulaires" et que les places sur la voie publique peuvent être mutualisées, c'est-à-dire utilisées par différents utilisateurs ("habitants" ou "pendulaires") en fonction du moment de la journée (exemple : les habitants partent le matin, quand les travailleurs arrivent).

La prise en compte de ces différents "principes" a permis d'analyser la situation du parcage en ville de La Chaux-de-Fonds dans chacun des 36 secteurs retenus.

L'analyse montre ainsi un déficit important de places de stationnement dans le centre-ville. L'influence des pendulaires externes est importante car, sans eux, le manque de places de parc sur la voie publique serait quasiment nul. Actuellement, la compensation du manque de stationnement dans ce secteur se fait par un report dans le damier au nord de la rue Numa-Droz et en ouest de la rue de Pouillerel. Les quartiers de l'Hôpital, des Abattoirs, des Eplatures et des Sentiers connaissent aussi un déficit de places de parc en raison des gros attracteurs d'emplois présents dans ces secteurs.

À la suite de cette analyse, le COPIL et la commission ont validé la nécessité de la mise en place d'une politique de stationnement axée principalement sur les pendulaires.

### **3. Politique de stationnement mise en œuvre en 2020**

#### *3.1. Caractéristiques de la politique mise en œuvre en 2020*

La politique de stationnement actuellement en vigueur a été adoptée par votre autorité le 5 février 2019 sans opposition<sup>4</sup> et mise en service le 1<sup>er</sup> novembre 2020. Les caractéristiques de cette politique sont précisées dans le rapport du Conseil communal du 16 janvier 2019<sup>5</sup>.

En résumé, la partie urbaine du territoire communal est divisée en deux zones : le centre-ville (ZCV) et la zone urbaine (ZU).

Le centre-ville s'étend approximativement du Grand-Pont à l'Hôtel-de-Ville et de la rue du Parc à la rue des Musées et le régime de stationnement principal y est celui de la zone bleue, à savoir :

- parcage limité à 1 heure plus le temps restant jusqu'à la minute 00 ou 30 suivant l'heure d'arrivée (par exemple, arrivée à 8h20 → parcage autorisé jusqu'à 9h30, arrivée à 13h40 → parcage autorisé jusqu'à 15h00) ;
- pour une arrivée entre 11h30 et 13h30, le parcage est autorisé jusqu'à 14h30 ;

---

<sup>4</sup> Procès-verbal de la 22<sup>ème</sup> séance du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds du 5 février 2019, page 2303

<sup>5</sup> Idem, pages 2221 et suivantes



- pour une arrivée entre 18h00 et 8h00, le parcage est autorisé jusqu'à 9h00 ;
- le parcage est libre les dimanches et jours fériés.

La zone urbaine inclut le reste de la zone d'urbanisation. Le régime y est hybride, à savoir :

- sans macaron, parcage avec disque pour une durée maximale de 2 heures, du lundi au vendredi (sauf jours fériés), de 7h00 à 19h00 ;
- avec macaron, parcage illimité.

Conformément à la législation fédérale, les places de la ZCV sont marquées en bleu et celles de la ZU sont marquées en blanc, dans la mesure où la durée limitée n'est pas celle de la « zone bleue ».

La ZU est signalée par des signalisations verticales qui circonscrivent ce grand périmètre.

Les macarons qui permettent le stationnement sans limite de temps en ZU sont gratuits pour les habitants, les entreprises et les indépendants actifs à La Chaux-de-Fonds (moyennant des émoluments annuels). Ils sont payants pour les pendulaires, avec un tarif annuel actuellement fixé à CHF 1'100.00.

Ces macarons ne sont pas valables dans la ZCV, ni sur les places avec un régime particulier (par exemple celles limitées à 30 minutes à proximité des commerces).

Des parkings d'échange (P+R) ont été répartis dans différents quartiers de la ville. Il est possible d'y acquérir un macaron, pour un prix annuel de CHF 700.00, qui garantit une place de stationnement en semaine en journée, puisque le nombre de macarons émis ne dépasse pas le nombre de places disponibles. Pour les personnes combinant une place dans les parkings d'échange avec un abonnement de transports publics Onde Verte, le prix annuel est fixé préférentiellement à CHF 150.00.

Des cartes à gratter, qui permettent le stationnement durant une journée ou une semaine, sont également proposées aux usagers occasionnels pour stationner en ZU au-delà des 2 heures autorisées sans macaron.

### 3.2. *Monitoring de la politique mise en œuvre*

Les premiers mois suivant la mise en œuvre de la politique de stationnement ont été marqués par les restrictions liées à la pandémie de coronavirus (obligation de télétravail, restriction des activités de loisirs, etc.), qui n'ont pas permis d'apprécier les effets réels d'une telle politique sur les habitudes. La fin de l'année 2021 et l'année 2022 ont en revanche permis de tirer des premières conclusions du fonctionnement de la politique de stationnement.

Les constats principaux sont les suivants :

- **Les Chaux-de-Fonniers ont massivement acquis les macarons habitants, ce qui limite fortement la maîtrise du trafic interne.** En effet, avec 13'885 macarons habitants et 2'861 macarons entreprises en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2022, 89 % des véhicules éligibles immatriculés à La Chaux-de-Fonds se sont équipés et le 1<sup>er</sup> renouvellement annuel, en novembre 2021, n'a pas vu de baisse. Comme il n'y a que 7'064 places où le macaron est valable, les Chaux-de-Fonniers ont déjà acquis un macaron indépendamment d'une utilisation quotidienne de celui-ci. En synthèse, le macaron de stationnement n'a que très peu d'effet pour les usagers chaux-de-fonniers.
- **Les macarons pendulaires connaissent un succès limité.** Seuls 708 macarons pendulaires étaient en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2022, ce qui représente 4 % des macarons ZU en circulation et environ 6 % du nombre de pendulaires entrants à La Chaux-de-Fonds.
- **Même s'ils ne peuvent être précisément quantifiés, le report sur les transports publics et le covoiturage, ainsi qu'une meilleure utilisation des places privées des entreprises, sont indéniables.** En effet, avec moins de 10 % des pendulaires entrants ayant acquis un macaron ZU ou P+R, les autres usagers ont dû prendre d'autres habitudes.
- **Les macarons P+R ont été vendus de manière assez inégale entre les parkings.** Avec 363 macarons en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2022 (avant la disparition de la place des Forains), seuls 75 % des places de P+R avaient trouvé preneur, mais certains parkings connaissent une forte demande.

- **Les P+R fonctionnent très peu comme parkings d'échange entre voiture et transports publics.** Jamais plus de 5 macarons par parking n'ont été vendus au tarif préférentiel en combinaison avec un abonnement Onde Verte. Dès lors, l'usage principal fait des parkings d'échange est celui de parking de « dernier kilomètre » où les pendulaires stationnent avant de poursuivre à pied vers leur lieu de travail.
- **La volonté de garantir une place de stationnement dans les P+R engendre un faible taux d'occupation.** Alors que certains P+R (tels que Rosiers, Petites-Crosettes ou Forains) ont vu tous leurs macarons vendus, le taux d'occupation réel sur le terrain n'y dépassait que très rarement la moitié. Vraisemblablement, une part importante des pendulaires ont acquis un macaron de P+R sans venir 5 jours par semaine à La Chaux-de-Fonds en voiture. Dès lors, en l'absence de surréservation (overbooking), une part importante des places reste inoccupée.
- **La sous-occupation des P+R au milieu de quartiers résidentiels crée des déséquilibres entre offre et demande.** Dans la mesure où les places P+R sont strictement réservées aux détenteurs de macarons durant la journée, certains secteurs bordant des P+R ont vu leur offre de quartier réduite durant la journée.
- **Les cartes à gratter ont une utilité, mais représentent un faible volume de véhicules.** Avec environ 7'000 cartes vendues en 2021, leur utilisation concerne environ 30 véhicules quotidiennement à l'échelle de la ville.
- **Le régime ZU est difficilement compréhensible pour les usagers externes occasionnels.** En effet, même si d'autres villes telles que Berne, Thoun ou Payerne connaissent le même principe qu'à La Chaux-de-Fonds (places blanches, mais soumises à l'utilisation du disque et signalées par zone, sans indication à proximité de chaque place), celui-ci n'est pas très intuitif, puisque l'automobiliste peut avoir parcouru plusieurs kilomètres entre la signalisation à l'entrée de la ZU et le lieu où il stationne, oubliant ainsi le régime de stationnement applicable. Dès lors, de nombreux visiteurs ont été amendés en pensant avoir stationné sur des « places blanches » sans restriction.

### 3.3. Synthèse du diagnostic de la situation actuelle

La politique de stationnement actuelle a permis de remplir certains des objectifs fixés en 2019, en particulier :

- l'offre dans le secteur centre-ville permet de trouver une place gratuite à distance pédestre des commerces et services pour la durée de la zone bleue ;
- la politique de stationnement a permis de restituer de la capacité de parage pour les Chaux-de-Fonniers ;
- une partie des pendulaires a changé ses habitudes de déplacement, en raison d'une offre publique moins disponible.

Pour d'autres aspects, le monitoring a montré des potentiels d'amélioration, à savoir :

- l'action sur le trafic interne est faible, dans la mesure où pratiquement tous les Chaux-de-Fonniers ont acquis un macaron ;
- les parkings d'échange fonctionnent comme parkings de quartier et leur usage est peu lié aux transports publics ;
- les parkings d'échange sont sous-occupés, même quand tous les macarons y ont été vendus ;
- le régime de zone urbaine est difficile à comprendre pour des usagers occasionnels.

Au vu des constats effectués, le Conseil communal a pris la décision de modifier les aspects posant problème. Pour ce faire, il s'est appuyé sur l'analyse et les propositions fouillées d'un bureau d'ingénieurs spécialisé dans ce domaine. Il a conçu le rapport tel qu'il est présenté en associant aux réflexions trois commissions, à savoir la commission des infrastructures, de la sécurité publique et de la mobilité, composées tant d'élus que de représentants de groupes d'intérêts (le Touring Club Suisse (TCS), l'Association transports et environnement (ATE), l'Association Industrielle et Patronale (AIP), etc.) pour tenir compte de la diversité des opinions présentes dans l'ensemble de la population dans une démarche qui relève à bien des égards de la démocratie participative.

## **4. Enjeux pour l'évolution de la politique de stationnement**

Les enjeux peuvent se décliner en quatre catégories, faisant chacune référence à un type d'usagers : les habitants (et entreprises), les pendulaires quotidiens, les usagers occasionnels habitués (tels que les pendulaires à temps partiel) et les usagers occasionnels néophytes (tels que les visiteurs ou les touristes).

### *4.1. Habitants et entreprises*

Les déplacements internes à la ville représentaient, selon une étude de circulation réalisée en 2010, environ 65 % (étude de Transitec du 19 mars 2010 sur le trafic et les aménagements urbains) des déplacements en véhicules motorisés. Les habitudes de mobilité des Chaux-de-Fonniers sont donc prépondérantes dans l'utilisation du réseau routier de notre ville.

En particulier, les déplacements inter-quartiers aux heures de pointe, en particulier en fin de journée entre 16h30 et 17h30, causent la saturation régulière de plusieurs axes du centre-ville ou de ses abords, tels que la rue de la Balance, la rue Neuve, la rue de l'Hôtel-de-Ville, la rue Fritz-Courvoisier ou la rue du Balancier.

Si l'évitement est H18 permettra dans quelques années de soustraire le trafic de transit et une partie du trafic en échange avec l'extérieur de la ville au réseau routier du centre, il s'agit néanmoins de faire évoluer les habitudes modales de déplacement au sein de la ville, afin de soulager le réseau routier et d'améliorer la qualité de vie.

C'est dans cette optique que la plupart des villes, en Suisse comme dans d'autre pays européens, ont établi des zones de stationnement, qui permettent aux habitants de stationner leur véhicule de manière préférentielle dans leur quartier de résidence, mais sans leur permettre de stationner librement sur le domaine public dans un autre quartier. Ainsi, les déplacements domicile – travail intraurbains, mais interquartiers, sont privilégiés entre transports publics ou en mobilité douce.

Il existe généralement deux variables d'ajustement : la taille / le nombre des zones et le tarif des macarons de stationnement.

La première variable aura un effet sur le nombre de déplacements, puisque plus le nombre de zones est important, moins il est possible d'effectuer des déplacements en voiture en restant dans la même zone. La seconde variable

a plutôt un effet sur l'utilisation du domaine public pour le stationnement, puisqu'un macaron cher aura tendance à inciter les détenteurs d'un garage à l'utiliser systématiquement (plutôt qu'à utiliser celui-ci comme espace de stockage ou de bricolage), voire à dissuader certains habitants à détenir une voiture s'ils ne disposent pas d'une offre privée de stationnement.

#### 4.2. *Pendulaires*

La politique de stationnement mise en œuvre en 2020 concerne particulièrement les pendulaires, puisqu'elle leur offre le choix d'acquérir un macaron ZU payant, de stationner dans un parking d'échange ou de se reporter sur un mode alternatif à la voiture, mais ne leur permet plus de parquer librement et gratuitement sur le domaine public à proximité de leur lieu de travail.

Parmi les possibilités offertes, très peu de pendulaires ont saisi l'opportunité de combiner un abonnement de parking d'échange et un abonnement de transports publics. Cette solution est d'ailleurs privilégiée lorsque les pendulaires n'ont pas la possibilité d'entrer au centre-ville, soit parce que le stationnement y est massivement limité, soit parce que la circulation proprement dite y est contrainte (notamment dans les villes étrangères avec des systèmes de péage urbain ou de contrôle d'accès).

Sans viser une réduction aussi drastique, l'usage des parkings en échange modal a l'avantage de réduire le nombre de véhicules pendulaires entrant en ville, tout en améliorant la rentabilité des transports publics.

#### 4.3. *Usagers occasionnels habitués*

Pour les usagers occasionnels, mais réguliers ou habitués, tels que les pendulaires à temps partiel ou les personnes rendant visite à des proches, l'enjeu consiste à trouver une solution de stationnement proche du lieu de destination avec un tarif adapté à une durée de stationnement de moyenne ou longue durée (de 2 heures à une journée).

Deux alternatives existent et peuvent être combinées :

- une tarification de l'offre de stationnement standard ; autrement dit, pouvoir payer pour rester plus longtemps que la durée de stationnement autorisé dans les places accessibles aux macarons ;
- la constitution d'îlots de stationnement de moyenne et longue durée, séparée du reste de l'offre, dans chaque quartier afin de mailler

suffisamment le territoire pour permettre de finir à pied le déplacement jusqu'à destination.

Pour la tarification de l'offre standard, plusieurs systèmes existent : la carte à gratter (telle qu'existant déjà à La Chaux-de-Fonds pour la journée ou la semaine), le billet de journée ou demi-journée à acquérir sur internet ou aux distributeurs de transports publics, etc. L'enjeu est surtout de proposer des solutions dématérialisées afin d'éviter de devoir installer des machines spécifiques telles que des parcomètres pour une faible part des usagers. Les applications de stationnement peuvent constituer aujourd'hui une solution très efficace et flexible.

Pour la constitution d'îlots de stationnement, l'enjeu consiste à proposer une offre de proximité sans pour autant soustraire des places utiles aux riverains. Il s'agit donc de privilégier des places dans des lieux spécifiques (places, cours, etc.) qui ne sont pas directement en lien avec les bâtiments adjacents.

#### *4.4. Usagers occasionnels néophytes*

Pour les usagers occasionnels néophytes, tels que les touristes, la signalisation doit être intuitive.

Même si elle est parfaitement légale, la situation actuelle, qui n'indique pas, à l'endroit où l'utilisateur est stationné, quel est le régime applicable peut prêter à confusion. En découle un dégât d'image potentiel pour celui ou celle qui quitte notre ville avec une amende...

Il est bien entendu possible de renforcer la signalisation en prévoyant suffisamment de signaux pour que l'utilisateur puisse voir l'information où qu'il soit parké. Cependant, dans la mesure où il s'agit plutôt aujourd'hui de réduire l'emprise de la signalisation en raison de la pollution visuelle qu'elle génère, on peut également privilégier un marquage qui soit plus évocateur, tout en restant dans le cadre contraignant de la législation fédérale.

En appliquant le régime de la zone bleue et un marquant les cases de stationnement en bleu, le régime ne souffre d'aucune ambiguïté et est compréhensible pour tout usager, même étranger.

#### *4.5. Stratégie d'évolution*

Pour améliorer la mobilité dans notre ville tout en préservant l'adhésion de la population, le Conseil communal souhaite une évolution de la politique de stationnement ambitieuse, mais réaliste. La comparaison avec d'autres villes

suisses, de taille parfois plus modeste que La Chaux-de-Fonds, montre que le fossé peut être grand entre des mesures qui apparaîtront très volontaristes pour notre ville et la réalité de la plupart des villes qui nous entourent.

Dès lors, il s'agit d'agir de manière « médiane », en brisant peut-être certains tabous, mais en restant modéré par rapport à ce qui est pratiqué ailleurs.

Dans ce cadre, les principes suivants peuvent être posés :

- une segmentation de la zone urbaine est nécessaire afin d'agir sur les déplacements motorisés internes à la ville pour favoriser le report modal vers la mobilité douce et les transports publics (chap. 5) :
  - le développement des voies de mobilité douce est en cours et prévu selon le plan directeur des mobilités ;
  - le développement du réseau et des cadences des transports publics est en cours, mais nécessite un meilleur taux de couverture pour justifier les investissements auprès du canton et des autres partenaires ;
- la zone urbaine doit évoluer vers la zone bleue et le centre-ville vers un régime de courte durée sur parcomètres (chap. 6 et 7) ;
- une modeste contribution peut être demandée aux Chaux-de-Fonniers qui utilisent régulièrement le domaine public pour stationner vis-à-vis de ceux qui paient une place de stationnement privé (chap. 8) ;
- la possibilité d'obtenir un second macaron peut être proposée aux Chaux-de-Fonniers à un prix supérieur à l'abonnement aux transports publics (CHF 657.00) afin de ne pas supprimer l'effet recherché du zonage (chap. 9) ;
- l'utilisation des parkings d'échange dans leur rôle premier, pour le report modal de la voiture vers le bus, doit être encouragé dans les parkings qui s'y prêtent le mieux (chap. 11) ;
- des parkings de quartier longue durée doivent être constitués pour offrir une solution aux visiteurs, en complément des parkings privés à usage public (chap. 12).



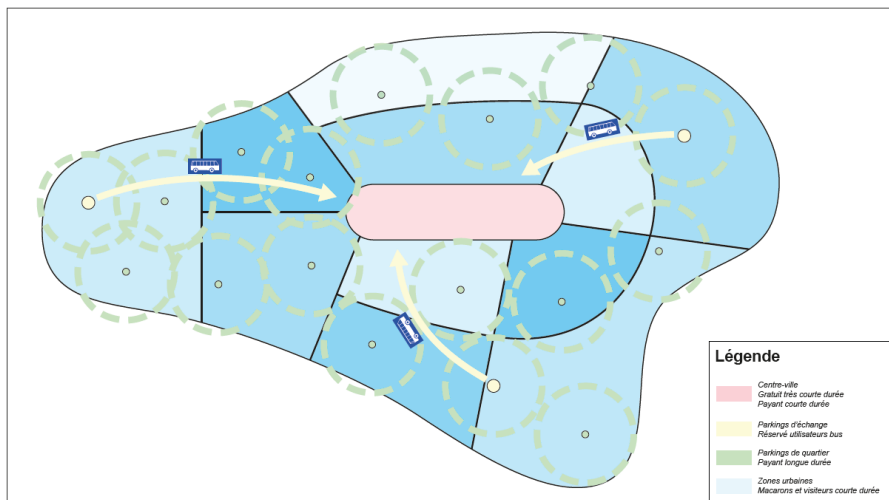


Figure 1 : Concept d'évolution de la politique de stationnement

## 5. Zonage de la zone urbaine

### 5.1. Caractéristiques de la mesure

Sur le périmètre d'urbanisation correspondant à la ZU actuelle, il est prévu de constituer huit zones, sur le périmètre d'urbanisation, correspondant à la ZU actuelle. Autour de la zone 1, qui englobe la ville en damier, les zones 2 à 8 délimitent chacune un secteur jusqu'aux limites du territoire urbanisé.

Les zones sont délimitées autant que possible par des coupures naturelles pour correspondre aux bassins dans lesquels les usagers parquent leur véhicule à proximité de leur domicile. En particulier, ont été retenus comme coupures, les lignes de chemin de fer CFF, TransN et CJ, la limite entre la ville dense et les quartiers périphériques nord, au-dessus du secteur du Bois-Noir, de la rue du Nord et de la rue de la Tuilerie, le boulevard de la Liberté et l'axe Balance – Versoix – Bel-Air, entre la ville en damier et la Charrière.

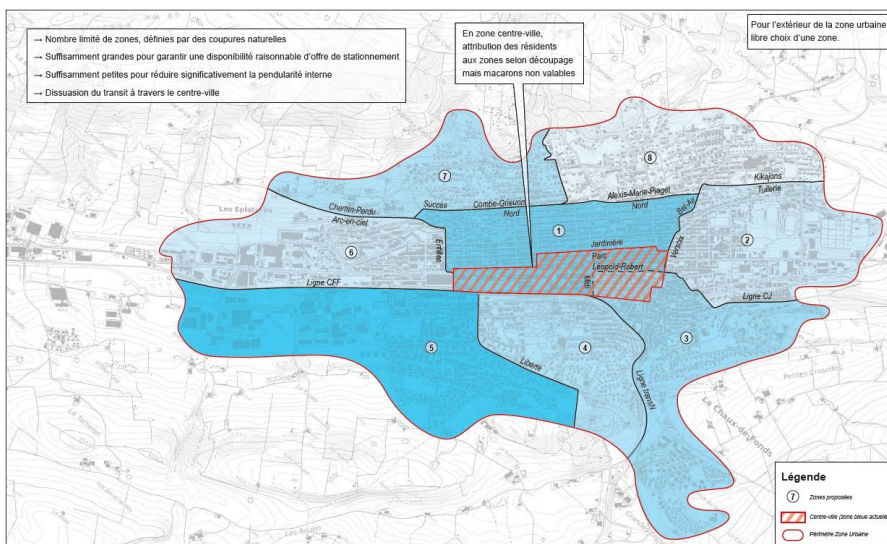


Figure 2 : Zonage de la zone urbaine

Les huit zones ont été voulues suffisamment grandes pour garantir une disponibilité raisonnable d'offre de stationnement, toutes en étant suffisamment petites pour réduire significativement la pendularité interne. Avec une configuration de zones qui ne traversent pas le centre-ville, le transit à travers ce secteur est, dans tous les cas, significativement réduit. Les zones ont un double rôle. Elles déterminent l'affectation des places de stationnement tout en définissant, dans le même périmètre, l'attribution des macarons aux habitants et entreprises. Dans le centre-ville, dont la délimitation reste identique à aujourd'hui, les zones ne servent qu'à l'attribution des habitants et des entreprises à l'une des zones (1 ou 3). En effet, les places de stationnement au centre-ville ne sont pas accessibles aux macarons. Par exemple, un résident ou une entreprise de la rue du Parc, dans la zone hachurée en rouge dans la figure ci-dessus, obtiendra un macaron de la zone 1, qui lui permettra de stationner dans toute la partie de la zone 1 qui n'est pas hachurée.

La notion d'habitants et d'entreprises reste identique à la situation actuelle.

De la même manière, la délivrance de macaron pour les pendulaires restera identique à aujourd'hui. Le pendulaire pourra librement choisir la zone pour laquelle il souhaite acheter un macaron. Les macarons « multiplaques »,

pour les détenteurs de plusieurs véhicules ou les covoitureurs, seront maintenus.

La zone 3 intègre le quartier de l'Orée-du-Bois et du Cerisier. Avec 45 liaisons bus par jour en semaine et une cadence de 15 minutes en heure de pointe, ce secteur peut être assimilé à un quartier périphérique de la ville, au même titre que la Sombaille ou Plaisance. Si le développement des transports publics à destination de ce quartier est à l'étude, en particulier la création d'une gare ferroviaire de Malakoff en lieu et place de la gare du Reymond, l'augmentation de la cadence du bus 311 nécessitera une augmentation du taux de couverture de la ligne pour que le canton accepte la commande. La nouvelle politique de stationnement est l'élément majeur qui permettra d'atteindre un taux de couverture suffisant pour justifier l'amélioration de cette ligne de bus.

Le reste du territoire communal n'est pas intégré aux zones. En effet, la plupart des secteurs des environs ne disposent que d'une très faible desserte en transports publics, n'offrant ainsi pas d'alternative à l'utilisation des transports individuels. Le hameau du Crêt-du-Loche pourrait faire figure d'exception, avec une liaison ferroviaire et par bus jusqu'en ville, mais sa localisation clairement disjointe du tissu urbain et éloignée du centre-ville (plus de 4 km) justifie d'une catégorisation hors ville. Pour les habitants des environs, il est prévu le libre choix de l'une des huit zones.

## 5.2. *Travaux à réaliser*

Les travaux à réaliser sont de deux natures différentes : signalisation et réorganisation des macarons.

Une signalisation devra être disposée au périmètre de chaque zone de stationnement. Cette signalisation de zone inclura une indication sur le régime de stationnement et sur le numéro de la zone. Autant que possible, elle sera intégrée aux totems de début et de fin de zone 30.

Les macarons ZU délivrés devront, à une certaine date, être convertis en macarons de zone Z1 à Z8. Il est proposé de faire débiter le nouveau régime de zones un 1<sup>er</sup> novembre, afin de profiter du renouvellement massif annuel des macarons qui intervient à cette date. Cette nouvelle donnée dans le système de gestion des macarons nécessitera des adaptations de l'infrastructure informatique auprès de l'entreprise prestataire et du service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN).

### 5.3. Coûts et recettes

Les coûts sont liés à la signalisation qui compte environ 150 positions. Certains emplacements coïncident avec les limites de la ZU actuelle et ne nécessiteront qu'un changement de signal. D'autres emplacements pourront être combinés avec des totems existants, mais d'autres encore nécessiteront une infrastructure complète avec fondation et mât. Un coût unitaire moyen de CHF 900.00 est considéré, soit un montant d'investissement de CHF 135'000.00 pour la signalisation.

Pour l'adaptation des infrastructures informatiques, le coût est estimé à environ CHF 50'000.00 de travail entre l'entreprise prestataire et le SCAN, soit environ 30 à 35 jours de travail pour ces deux entités.

Le périmètre de la ZU restant identique, le nombre d'utilisateurs concernés par les macarons reste lui aussi similaire et il n'est donc pas prévu de recettes nouvelles directement liées au zonage de la ZU. En revanche, des recettes nouvelles sont attendues en lien avec l'acquisition de macarons de seconde zone (voir chap. 9 ci-dessous).

### 5.4. Entreprises et indépendants

La politique de stationnement actuelle prévoit différents cas pour les entreprises et les indépendants. Il s'agit de les adapter au zonage.

Pour les entreprises ayant leur siège social ou une succursale à La Chaux-de-Fonds, le macaron sera octroyé dans la zone de localisation de l'entreprise.

Pour les indépendants domiciliés hors de La Chaux-de-Fonds, mais disposant de locaux ou d'un pied-à-terre à La Chaux-de-Fonds en lien avec leur activité professionnelle (par exemple une étude d'avocat, un commerce, etc.), un macaron entreprise sera octroyé sur présentation d'un justificatif (taxe déchets, contrat de bail, etc.) dans la zone de localisation de l'entreprise/l'activité. Cette possibilité n'est valable que pour l'entrepreneur ou l'indépendant et non pour ses collaborateurs.

Pour les personnes résidant à La Chaux-de-Fonds et disposant d'un véhicule d'une entreprise sise hors du territoire communal (véhicule de fonction ou représentant de commerce), un macaron peut être octroyé dans la zone de domicile si l'habitant fait inscrire, en accord avec son employeur,

un « lieu de stationnement » à son domicile chaux-de-fonnier sur le permis de circulation du véhicule d'entreprise.

### 5.5. Mesures hivernales

La Chaux-de-Fonds a la particularité de connaître un régime spécial de stationnement, appelé « Mesures hivernales » (MH), durant la période hivernale entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 15 avril.

Durant les MH, le stationnement public est divisé en trois catégories principales :

- les places interdites au stationnement (généralement afin de garantir le gabarit routier tout en permettant de constituer des andains de neige en bordure de chaussée) ;
- les places « 3-7 », interdites au stationnement entre 3h00 et 7h00, majoritaires à l'échelle de la ville, qui sont déneigées durant la nuit ;
- les places « 8-11 », interdites au stationnement entre 8h00 et 11h00, qui permettent aux riverains de disposer d'une offre publique nocturne, en complément des parkings en ouvrage à usage public.

Cette forte réduction de l'offre publique crée une pression particulière sur le stationnement. Il est toutefois à noter que le régime n'est, dans les faits, pas appliqué durant toute la période hivernale, mais seulement lorsque les conditions d'enneigement le nécessitent, soit pendant 20 à 30 jours ces dernières années.

Une analyse a été menée pour déterminer l'ampleur de cette pression hivernale et la compatibilité du zonage de la ZU avec les MH.

En dehors des MH, l'analyse montre que l'offre disponible pour les habitants (offre publique accessible aux macarons + places privées des particuliers) couvre les besoins des véhicules immatriculés à La Chaux-de-Fonds, entre 104 % (zone 6, ouest) et 165 % (zone 7, nord-ouest).

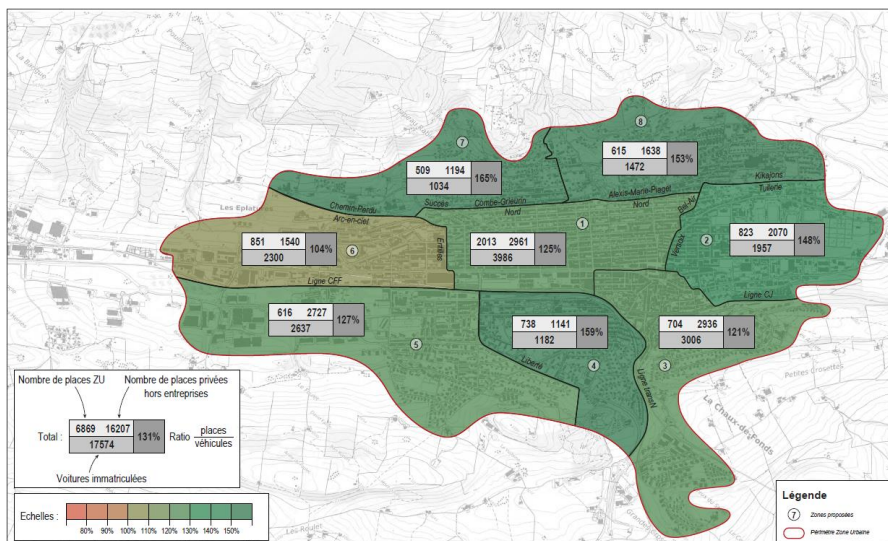


Figure 3 : Ratio offre/demande hors MH

Durant les MH, il convient donc de distinguer trois périodes de la journée pour comparer l'offre et la demande : la nuit (entre 3h00 et 7h00), le matin (entre 8h00 et 11h00) et l'après-midi.

De nuit, les places disponibles (places ZU + places privées) sont complétées par les places des parkings en ouvrage, où un tarif nocturne forfaitaire est généralement proposé (par exemple Métropole-Centre, Entilles-Centre, etc.).

Le ratio offre/demande pour les habitants se maintient au-dessus de 100 % pour les zones 2 à 8. Seule la zone 1 (ville en damier) connaît un léger manco, qui doit être relativisé pour deux raisons :

- Une partie des places au centre-ville, qui ne sont pas utilisables avec les macarons, demeure néanmoins disponibles gratuitement pour la durée de la nuit.
- Le stationnement n'étant pas temporellement limité dans les zones entre 18h00 et 8h00, un résident peut exceptionnellement aller stationner dans une autre zone pour la durée de la nuit.

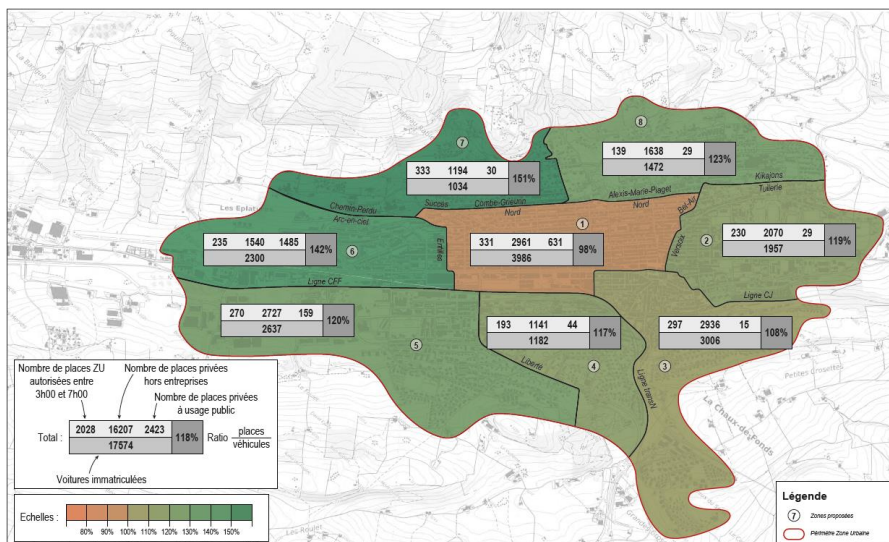


Figure 4 : Ratio offre/demande en MH de nuit

Le matin, en ne considérant pas les places des parkings en ouvrage (qui restent néanmoins utilisables, mais avec un tarif horaire) le ratio offre/demande descend en-dessous de 100 % pour deux zones : la 1 (ville en damier) et la 6 (ouest), en s'établissant entre 113 % et 147 % pour les six autres zones.

Ceci signifie que la pression est plus forte sur ces deux zones les plus densément peuplées de la ville. Il convient toutefois de relativiser ce manco, en notant qu'une partie des habitants libèrent des places le matin (pour aller travailler hors ville, pour rejoindre une place privée d'entreprise ou pour aller stationner dans une autre zone avec un macaron « seconde zone »).

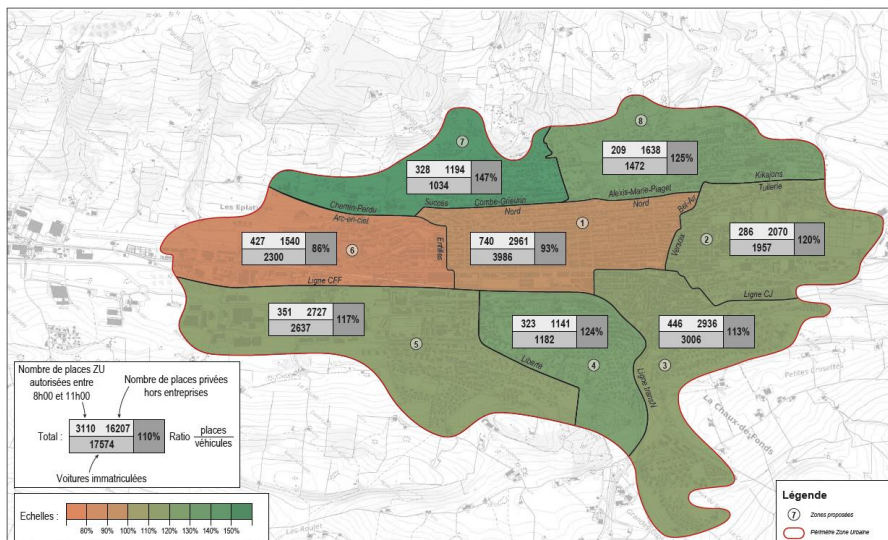


Figure 5 : Ratio offre/demande en MH le matin

On notera en outre qu'une légère pression sur le stationnement public des habitants a deux conséquences positives sur la maîtrise de la mobilité individuelle :

- elle contribue à une réappropriation des garages privés pour le stationnement, alors qu'une part significative d'entre eux sont utilisés comme atelier ou dépôt ;
- à terme, elle contribue à réduire le taux de motorisation, si l'absence de solution de stationnement privé engendre des inconvénients réguliers.

La situation est à peu près similaire pour l'après-midi, avec des ratios proches de 100 % pour les zones 1 (101 %) et 6 (95 %).



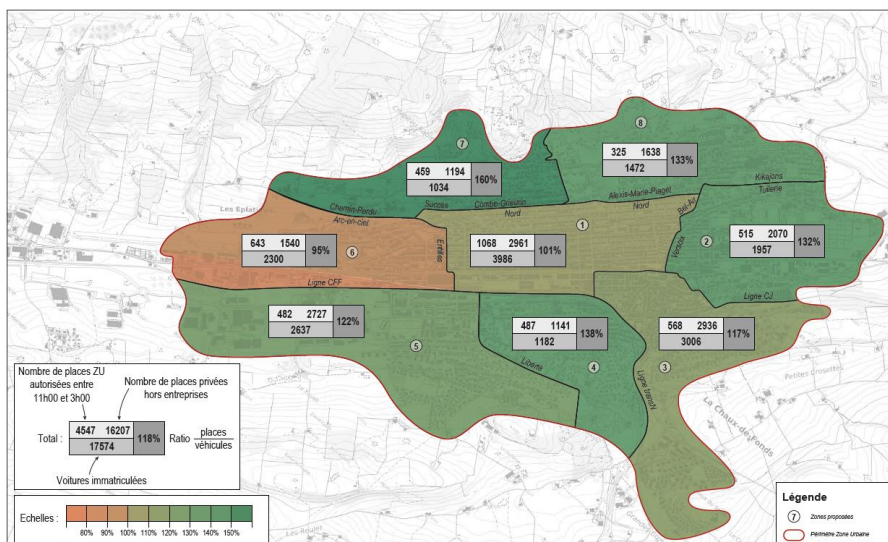


Figure 6 : Ratio offre/demande en MH l'après-midi

En conclusion, le zonage impliquera une légère pression sur les zones 1 (ville en damier) et 6 (ouest) durant les 20 à 30 jours de MH. Ces conséquences étant limitées dans le temps (moins de 10 % de l'année), des solutions temporaires peuvent raisonnablement être trouvées par les usagers concernés, notamment le recours temporaire à une offre privée ou la réappropriation des places privées utilisées comme atelier.

## 6. Instauration du régime de zone bleue dans la ZU

### 6.1. Caractéristiques de la mesure

Pour améliorer sensiblement la compréhension du régime applicable dans la zone urbaine, il est proposé d'instaurer le régime de zone bleue dans les huit futures zones.

Selon les recensements de 2019, 7064 places sont actuellement hors du centre-ville sous le régime ZU. Toutes ces places devront être marquées en bleu à la place du marquage blanc actuel. Le recensement n'ayant pas pu être finalisé dans certains quartiers périphériques avant le 1<sup>er</sup> novembre 2020, il est probable que quelques dizaines, voire centaines, de places doivent être nouvellement marquées.

La signalisation devra également être modifiée. La combinaison de la mise en zone bleue et de la création des huit zones permettra d'intégrer directement le changement de régime à la nouvelle signalisation de zone.

### *6.2. Travaux à réaliser*

Un tel volume de travail (compter environ 45'000 m de lignes pour 7'000 cases) ne peut être réalisé que moyennant une saison estivale complète et en comptant sur des renforts externes en termes d'entreprises de marquage routier.

Il est donc nécessaire de considérer une période transitoire de quelques mois, durant laquelle les cases dans les quartiers commenceront à être repeintes en bleu, avant que le régime de zone bleue n'entre officiellement en vigueur, en principe à la même date que le zonage de la ZU.

### *6.3. Coûts et recettes*

Avec une estimation de prix à CHF 15.00 par mètre de ligne bleue, l'investissement relatif à la mise en zone bleue de la ZU se monte environ à CHF 675'000.00.

L'adaptation de la signalisation verticale, en dehors des coûts liés au zonage de la ZU, est estimée à environ CHF 50'000.00.

Enfin, un mandat d'appui pour l'élaboration des appels d'offres, pour le relevé complémentaire des cases et pour la mise à jour de la base de données du stationnement devra être confié, pour un montant estimé à CHF 50'000.00.

Avec une durée de stationnement autorisée plus courte, il est à compter que certains pendulaires, qui parquent aujourd'hui en ZU en tournant leur disque toutes les 2 heures, soient découragés de resquiller. Dès lors, une augmentation de 10 % des macarons pendulaires peut être envisagée, soit des recettes annuelles nouvelles de l'ordre de CHF 150'000.00.

### *6.4. Régimes d'exception*

Quatre catégories d'utilisateurs avec des régimes d'exception existent aujourd'hui :

- les médecins ayant leur cabinet en ville et qui sont astreints à un service de garde ou qui justifient d'une part importante de travail au domicile des patients ;
- le personnel soignant des associations assurant des activités médicales ou paramédicales telles que les soins à domicile ou le transport de personnes handicapées ;
- les artisans qui sont engagés sur un chantier en ville ;
- les marchands ambulants présents au marché.

Actuellement, ces quatre catégories bénéficient de facilités de stationnement dans le centre-ville en zone bleue. Dans la zone urbaine, il a été considéré que le personnel paramédical et les artisans pouvaient stationner pendant deux heures gratuitement et qu'au-delà, les cartes à gratter offraient une solution suffisante (en sachant que le personnel paramédical et les artisans chaux-de-fonniers bénéficient du macaron ZU).

Les cartes de stationnement facilité sont aujourd'hui gratuites pour le personnel paramédical et coûtent CHF 240.00 par an pour les médecins et les artisans (avec possibilités de macarons journaliers, hebdomadaires et mensuels).

Avec l'évolution de la ZU (zonage et mise en zone bleue), les cartes de stationnement couvriront à la fois le centre-ville et les zones de la ZU. Il est proposé de maintenir la même table de tarification pour ces trois catégories d'ayant droit (personnel paramédical, médecins et artisans).

Pour les marchands ambulants, qui stationnent près du marché, il n'est pas prévu de modifier l'offre actuelle (à CHF 100.00 par an).

## **7. Instauration du parcage sur parcomètre au centre-ville**

### *7.1. Caractéristiques de la mesure*

Afin de favoriser la disponibilité d'une offre de courte durée au centre-ville pour les clients des commerces et services et pour distinguer ce secteur de la ZU qui sera convertie en zone bleue, il est prévu d'instaurer le parcage sur parcomètre au centre-ville. Les limites de la zone centre-ville seront restreintes au maximum.

Pour garantir l'attractivité du centre-ville, tout en maintenant une flexibilité de l'offre en stationnement, il est proposé d'offrir le stationnement pour les 30 premières minutes et de tarifier l'heure suivante, soit une durée de stationnement maximal de 90 minutes.

Le tarif prévu est de CHF 1.00 par heure. La période payante s'étend du lundi au samedi (sauf jour fériés) de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 19h00. Le samedi, la période payante cesse à 18h00. La période gratuite de midi a pour objectif de favoriser l'utilisation des places du centre-ville pour les clients des restaurants.

Ainsi, l'utilisateur qui stationne durant 30 minutes s'enregistre au parcomètre (ou sur une application dédiée) et parque gratuitement. Pour parquer durant 60 minutes, il en coûte CHF -.50, et pour la durée maximale de 90 minutes, CHF 1.00.

L'utilisateur qui stationne à 12h00 peut ainsi rester :

- jusqu'à 13h00 gratuitement sans s'enregistrer ;
- jusqu'à 13h30 gratuit en s'enregistrant pour bénéficier de la demi-heure gratuite ;
- jusqu'à 14h30 en payant CHF 1.00.

Seule la place de la Gare (y compris le tronçon de la rue Daniel-JeanRichard entre la rue du Roulage et la Gare), où la pression sur le stationnement existe aussi le dimanche, bénéficiera d'un régime différent, avec une tarification de 8h00 à 19h00 tous les jours et une durée maximale de stationnement de 1 heure, pour CHF 1.00, sans franchise de 30 minutes.

En comparaison romande, cette gratuité en milieu de journée est loin d'être une systématique, de même que la possibilité de prolonger le stationnement durant la période gratuite. En outre, plusieurs villes tarifient le stationnement dans les centres-villes jusqu'à 20h00, voire 22h00, afin de dissuader le stationnement des résidents pour la nuit dès leur retour du travail.

## *7.2. Travaux à réaliser*

L'instauration du parcage payant nécessitera l'installation de parcomètres sur les tronçons concernés. Avec l'avènement des applications de stationnement, il est possible de réduire (sans toutefois les supprimer) le

nombre de parcomètres, afin de limiter les coûts d'investissement et les charges d'exploitation.

A l'inverse de la ZU, les places actuellement en zone bleue dans le centre-ville devront être nouvellement marquées en blanc.

La signalisation verticale devra également être révisée, en privilégiant autant que possible une signalisation par zone, pour limiter le nombre de signaux.

### 7.3. Coûts et recettes

L'investissement relatif aux parcomètres est estimé à environ CHF 400'000.00 pour 40 parcomètres (matériel, génie civil et raccordement compris).

Le marquage des quelque 511 places bleues à convertir en blanc, estimé à 4'000 mètres de lignes, représente CHF 60'000.00 d'investissement.

Quant à l'adaptation de la signalisation verticale, une somme de CHF 100'000.00 est prévue.

L'exploitation de l'ensemble des parcomètres (entretien, vidage des caisses, etc.) représente une charge d'environ 0,5 EPT, soit CHF 45'000.00 annuellement. Les charges d'exploitation pour les parcomètres du centre-ville s'élèvent environ à CHF 10'000.00 (remplacement de pièces, vandalisme, etc.).

## 8. Adaptation du prix des macarons habitants

### 8.1. Caractéristiques de la mesure

Aujourd'hui, l'émolument de CHF 25.00 (première demande au guichet), CHF 20.00 (première demande en ligne) ou CHF 15.00 (renouvellement) demandé pour chaque macaron ne permet que de couvrir les frais de gestion facturés à la Ville par le SCAN.

En application du principe de causalité, le Conseil communal souhaite solliciter une contribution aux usagers utilisant de manière accrue le domaine public en y parquant à l'année. Il s'agit également de garantir une équité par rapport aux locataires de places ou de garages privés, qui n'utilisent pas le domaine public dans les mêmes proportions.

Le prix du macaron, prévu à CHF 25.00 par an, reste modique et permet de contribuer aux coûts de la Sécurité publique (gestion des macarons et contrôle du stationnement), du Service des espaces publics (entretien et nettoyage des chaussées) et du Service technique (entretien de la signalisation et du marquage). Le prix total d'un macaron, émoluments compris, s'élèvera donc à CHF 40.00 aux renouvellements annuels.

Même si ce montant constitue indéniablement une nouveauté marquante en ville de La Chaux-de-Fonds, il est nécessaire de la mettre en perspective avec les pratiques des villes qui nous entourent, en termes de prix annuel des macarons habitants, y compris pour des cités de taille moindre :

- CHF 240.00 à Neuchâtel ;
- CHF 320.00 à Yverdon-les-Bains ;
- CHF 396.00 à Fribourg ;
- CHF 500.00 à Lausanne ;
- CHF 540.00 à Morges ;
- CHF 710.00 à Winterthur ;
- CHF 840.00 à Gland ;
- CHF 960.00 à Nyon.

En août 2023, le Surveillant des prix a d'ailleurs communiqué que les prix jusqu'à concurrence de CHF 400.00 étaient en principe compatibles avec le principe de couverture des coûts.

## 8.2. Travaux à réaliser

L'adaptation du prix devra être incluse dans les adaptations informatiques dont il est question au § 5.2 ci-dessus.

## 8.3. Coûts et recettes

En considérant qu'environ 10 % des résidents actuellement bénéficiaires d'un macaron ZU y renonceront avec le nouveau prix prévu, les recettes nouvelles annuelles estimées s'élèvent à environ CHF 400'000.00.

# 9. Possibilité d'acquisition d'un macaron de seconde zone

## 9.1. Caractéristiques de la mesure

Pour permettre aux habitants de s'adapter progressivement à cette nouvelle situation et pour répondre aux besoins particuliers de mobilité individuelle qui pourraient subsister, il est prévu que ceux-ci puissent acquérir un

macaron pour une seconde zone, en plus de celle de leur zone de domicile. Hors zone de domicile, un seul et unique macaron est délivré au prix du macaron seconde zone.

Il n'est pas prévu de conditions particulières pour l'obtention de ce macaron de seconde zone, dont le prix est fixé à CHF 750.00, de manière à favoriser l'acquisition d'un abonnement Onde Verte pour les déplacements pendulaires (CHF 657.00 pour un abonnement deux zones en 2<sup>ème</sup> classe). Ce macaron ne sera toutefois délivré à ce prix qu'au résident chaux-de-fonnier ou à l'entreprise chaux-de-fonnière, pour le véhicule dont il est personnellement le détenteur.

Pour les externes, il est prévu de pouvoir acheter un macaron de seconde zone, au même prix que le macaron de première zone, soit CHF 2'200.00 pour deux zones.

Il n'est pas prévu la possibilité d'acheter des zones supplémentaires, ni pour les habitants, ni pour les entreprises, ni pour les pendulaires.

## *9.2. Travaux à réaliser*

La possibilité d'acquérir un macaron pour une seconde zone devra être intégrée dans les adaptations du système de gestion et de délivrance des macarons (voir § 6.3).

## *9.3. Coûts et recettes*

Une estimation prudente du nombre de résidents intéressés à acquérir une seconde zone a été faite. Avec 3 % des détenteurs de macarons habitants, les recettes nouvelles annuelles s'élèveraient à CHF 417'000.00 par an.

## **10. Evolution des parkings d'échange**

Tels que conçus dans la politique de stationnement actuelle, les parkings d'échange sont réservés, la journée en semaine, aux détenteurs d'un macaron pour le parking concerné. Les macarons sont attribués en fonction du nombre de places offertes, sans surréservation. Sur certains sites, une partie des places est accessible aux autres usagers, sur parcomètre.

Si elle apporte un confort indéniable aux détenteurs de macaron, qui sont certains de trouver une place, cette solution a également un inconvénient majeur, puisqu'une part importante de l'offre reste vide.

Dès lors, il est proposé de modifier le fonctionnement de ces parkings de la manière suivante.

De manière générale, les parkings d'échange deviennent des parkings de quartier longue durée (chap. 12). Ces parkings ne sont pas liés à des macarons, mais sont tarifés à l'heure ou à la journée. Les macarons de zone (chap. 5) n'y sont pas valables.

Le macaron « P+R », strictement lié à un abonnement annuel Onde Verte, est maintenu (chap. 11). Il est valable dans certains parkings de quartier longue durée, judicieusement placés par rapport au réseau de transports publics.

Les détenteurs du macaron « P+R » peuvent utiliser indifféremment tous les parkings où le macaron est valable. Ils peuvent y utiliser n'importe quelle place.

## **11. Redimensionnement de l'offre P+R en lien avec l'abonnement Onde Verte**

### *11.1. Caractéristiques de la mesure*

Le monitoring de la situation actuelle a montré que les parkings d'échange étaient peu utilisés selon leur destination première de « P+R », à savoir laisser sa voiture et prendre le bus pour terminer son trajet, mais plutôt comme parking de proximité, en terminant le trajet à pied. La situation de ces parkings, parfois proches du centre-ville ou des secteurs industriels, prête à cette utilisation de « dernier kilomètre ».

Cependant, dans l'optique d'offrir différentes alternatives aux usagers en fonction de leurs besoins, il est proposé de ne pas abandonner totalement les P+R, mais de redimensionner l'offre plus modestement, en se concentrant sur quatre parkings loin du centre-ville et bien desservis par les transports publics, ainsi que deux parkings en dehors de la ville à proximité d'arrêts ferroviaires :

- Anciens Abattoirs ;
- Aéroport ;
- Petites-Crosettes ;
- Parc des Sports ;
- Le Crêt-du-Loche ;
- La Cibourg.



Contrairement au fonctionnement actuel des parkings d'échange, cette offre P+R s'effectuera sans place réservée, sur n'importe quelle place disponible de ces six parkings. Pour garantir une bonne flexibilité, le macaron P+R sera valable indifféremment dans les six parkings.

Les six parkings proposés représentent une offre de 325 places. Sur la base de la demande actuelle, les usagers avec macaron P+R devraient utiliser environ 10 % de l'offre sur ces parkings.

Le tarif est maintenu à CHF 150.00 par an, sur présentation d'un abonnement Onde Verte annuel.

### *11.2. Travaux à réaliser*

Le redimensionnement des P+R nécessitera de modifier la signalisation dans les parkings concernés et d'informer les utilisateurs des parkings d'échange de la modification du régime de stationnement.

### *11.3. Coûts et recettes*

L'adaptation de la signalisation verticale est estimée à CHF 40'000.00 environ.

Les recettes nouvelles ne sont pas jugées significatives à court terme, dans la mesure où il s'agit essentiellement de proposer le maintien de cette offre pour les utilisateurs actuels.

## **12. Instauration de parkings de quartier longue durée**

### *12.1. Caractéristiques de la mesure*

Puisque l'usage des parkings d'échange actuels est plutôt orienté vers une utilisation de quartier où l'usager termine son trajet à pied, il est proposé de privilégier une offre flexible et de proximité, que ce soit pour les visiteurs ou pour les pendulaires occasionnels (par exemple à temps partiel). Cette offre s'inscrit en complémentarité avec les parkings privés à usage public, tels que ceux des centres commerciaux, avec l'objectif de mailler le tissu urbain pour proposer un parking à moins de 500 mètres de sa destination.

Les parkings de quartier longue durée sont prévus avec un tarif horaire de CHF 1.00, comparable à celui du centre-ville, mais plafonné à CHF 8.00 par jour. La tarification s'appliquera du lundi au samedi, de 7h00 à 19h00, sauf jours fériés.

Ainsi, le tarif à la journée est plus avantageux que la carte à gratter (CHF 12.00), dans la mesure où l'utilisateur dispose d'une offre moins généralisée.

Pour éviter des phénomènes de soustraction de l'offre à destination des riverains, il est proposé, si possible, de disposer ces parkings dans des secteurs dépourvus de voisins proches. Aucun type de macaron (notamment les macarons ZU) ne sera valable dans ces parkings.

Les emplacements retenus sont (pour un total de 680 places) :

- Aéroport (95 places, ancien P+R) ;
- Chapeau-Râblé (41 places, ancien P+R) ;
- Bois-Noir (34 places, ancien P+R) ;
- Fusion (10 places, existantes, en bas du chemin de la Fusion) ;
- Electricies (15 places, le long de la place de jeux du Bois-du-Petit-Château) ;
- Beauregard (11 places, déjà exploitées sur parcomètre) ;
- Sombaille (22 places, existantes pour les visiteurs du home, actuellement en zone bleue) ;
- Bel-Air (7 places, existantes, au début de la rue du Nord, le long du terrain de l'Abeille) ;
- Parc des Sports (45 places, ancien P+R) ;
- Gare de l'Est (6 places, ancien P+R) ;
- Arêtes (74 places, ancien P+R) ;
- Bellevue (31 places, existantes, sur la rue du Mont-d'Amin, le long du grand pré) ;
- Petites-Crosettes (48 places, ancien P+R) ;
- Malakoff (8 places, existantes, à l'angle de la rue de l'Hôtel-de-Ville et de la route de l'Orée-du-Bois) ;
- Mélèzes / Rosiers (86 places, existantes, ancien P+R sur Rosiers et déjà exploitées sur parcomètre sur Mélèzes) ;
- Montagnons (environ 10 places, à créer en face du terrain de bicross) ;
- Anciens Abattoirs, 110 places, ancien P+R) ;
- Le Crêt-du-Loche (22 places, existantes, près de l'arrêt CFF) ;
- La Cibourg (5 places, existantes et en cours de réaffectation en collaboration avec les CJ, près de l'arrêt ferroviaire)

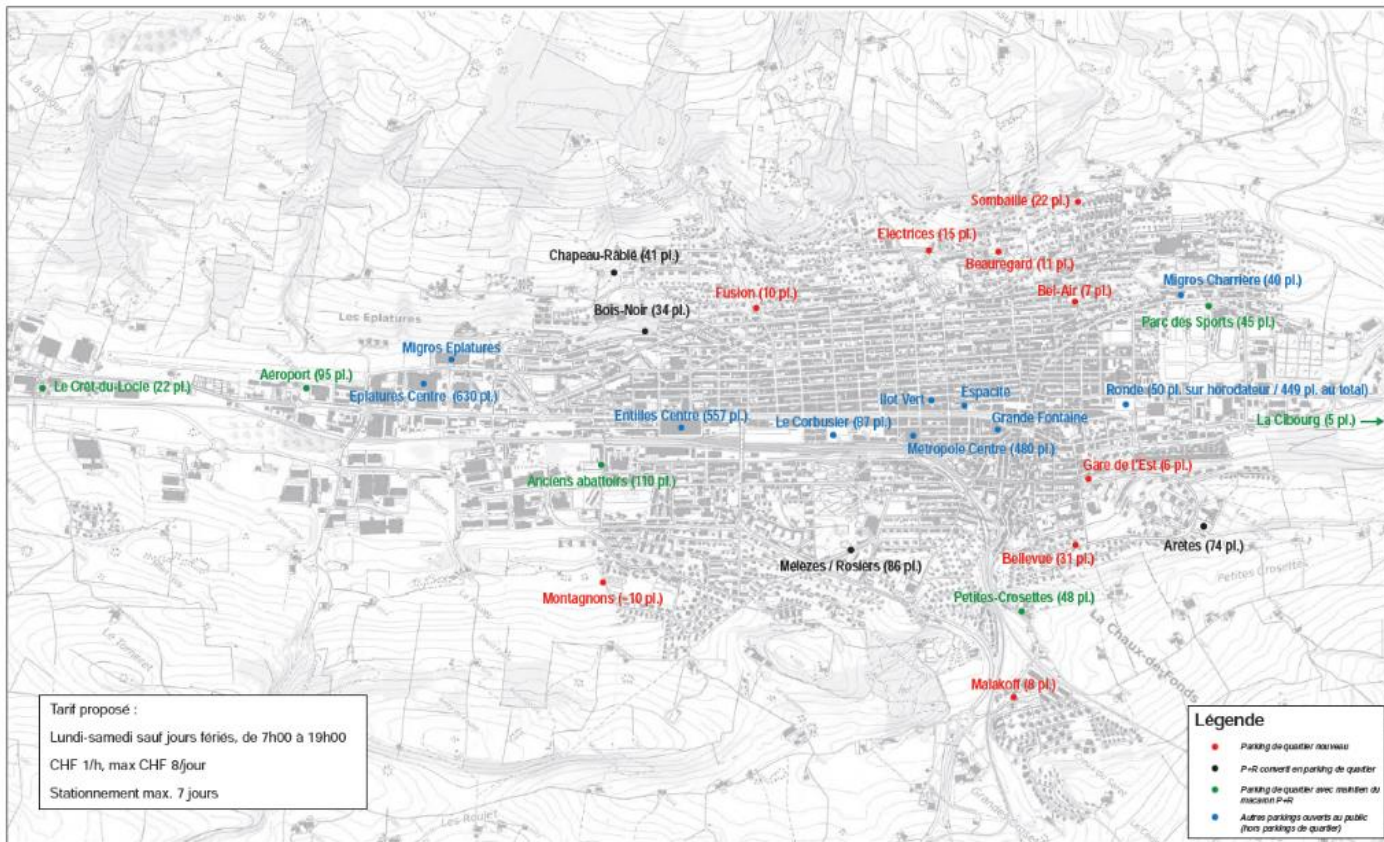


Figure 7 : Carte des parkings de quartier longue durée

Les parkings notés en bleu ci-dessus sont des parkings privés d'accès public moyennant paiement. Le parking de la Ronde (encore appelé parfois "parking des Forains") appartenant au patrimoine financier de la ville est compté au nombre de ceux-ci.

Il est à noter que la conversion des P+R actuels entraînera l'arrêt de la vente des macarons de parkings d'échange. Dans le but d'inciter les pendulaires externes quotidiens à moins circuler en voiture en ville, ceux-ci pourront acquérir un macaron ZU standard, à CHF 1'100.00, ou à défaut pourront, dans les six P+R maintenus, stationner avec un macaron, moyennant l'achat d'un abonnement Onde Verte, pour un prix total annuel de CHF 807.00.

Rapporté à l'année, le prix des parkings de quartier longue durée pour des pendulaires à temps partiel représente environ CHF 400.00 par jour de présence hebdomadaire (à raison de CHF 8.00/jour x 50 semaines). Ainsi, leur usage est concurrentiel pour des pendulaires qui viennent à La Chaux-de-Fonds jusqu'à deux jours par semaine. Au-delà, le macaron est plus avantageux, puisque l'utilisation des parkings de quartier longue durée pour 5 jours par semaine reviendrait à CHF 2'000.00 par an.

### *12.2. Travaux à réaliser*

Certains parkings de quartier longue durée sont aujourd'hui des parkings d'échange avec un statut mixte. Ils sont donc déjà équipés de parcomètres, qu'il faudra reprogrammer.

Treize des emplacements prévus sont en revanche dépourvus de parcomètres à ce jour. Il s'agira donc de les équiper.

### *12.3. Coûts et recettes*

L'équipement en parcomètres pour treize parkings (CHF 130'000.00), l'adaptation des parcomètres existants (CHF 25'000.00) et l'adaptation de la signalisation verticale (CHF 30'000.00) représente un investissement d'environ CHF 185'000.00.

Les recettes générées devraient, dans un premier temps, être comparables à celles des quelque 300 macarons P+R en circulation. Il n'est donc pas prévu de recettes nouvelles.

L'entretien des parcomètres des parkings de quartier longue durée est estimé à environ CHF 5'000.00 par an.

### 13. Résumé des tarifs proposés futurs

Les tarifs proposés sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les maxima tarifaires sont indiqués dans l'arrêté à la fin du rapport.

Ayants droit	Emoluments administratifs	Prix du macaron
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron zone de domicile)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 25.00
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron seconde zone)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 750.00
<b>Externes macarons (par zone, maximum deux zones)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 120.00 pour 1 mois CHF 340.00 pour 3 mois CHF 1'100.00 pour 12 mois
<b>Externes cartes à gratter ou cartes dématérialisées en ligne</b>	CHF 0.00 CHF 0.00	CHF 12.00 par jour CHF 48.00 par semaine
<b>Externes dans P+R</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 150.00 pour 12 mois pour le détenteur d'un abonnement annuel Onde Verte
<b>Artisans et médecins</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 5.00 pour 1 jour CHF 20.00 pour 1 semaine CHF 60.00 pour 1 mois CHF 240.00 pour 1 année
<b>Maraîchers</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 5.00 pour 1 jour CHF 30.00 pour 3 mois CHF 100.00 pour 1 année
<b>Personnel paramédical</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 0.00
<b>Tarifs à l'heure /journée</b>	CHF 0.00	CHF 1.00 par heure

## 14. Résumé des coûts et recettes

	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation annuels nouveaux	Recettes annuelles nouvelles
Zonage de la zone urbaine	CHF 185'000.00	-	-
Instauration du régime de zone bleue dans la ZU	CHF 775'000.00	-	CHF 150'000.00
Instauration du parcage sur parcomètre au centre-ville	CHF 560'000.00	CHF 55'000.00	CHF 450'000.00
Adaptation du prix des macarons habitants	-	-	CHF 400'000.00
Possibilité d'acquisition d'un macaron de seconde zone	-	-	CHF 417'000.00
Redimensionnement de l'offre en parking d'échange	CHF 40'000.00	-	-
Instauration de parkings de quartier longue durée	CHF 185'000.00	CHF 5'000.00	-
<b>Total</b>	<b>CHF 1'745'000.00</b>	<b>CHF 60'000.00</b>	<b>CHF 1'417'000.00</b>

## 15. Calendrier de mise en œuvre

Il est prévu de déployer les adaptations de la politique de stationnement sur les années 2024 et 2025.

L'élaboration des projets d'exécution et les procédures d'appel d'offres pour la signalisation, le marquage et les parcomètres seront réalisées d'ici le printemps 2024, pour une pose des parcomètres et une conversion du marquage de bleu en blanc au centre-ville à l'été et à l'automne 2024.

Ce n'est que lorsque les cases de stationnement au centre-ville auront été marquées en blanc qu'il sera possible de débiter la conversion du marquage dans la ZU (de blanc en bleu). Compte tenu du volume à réaliser, ces travaux se dérouleront durant la belle saison 2025 pour une mise en œuvre prévue au 1<sup>er</sup> novembre 2025.

## **16. Communication**

Un concept de communication devra être établi, en tenant compte des différentes phases de mise en œuvre et des différents types d'utilisateurs.

Les vecteurs de communication sont aujourd'hui très diversifiés. Selon une étude de 2020, 97,2 % de la population adulte suisse possède un smartphone. La consultation d'informations s'effectue ainsi toujours plus par le biais des écrans de téléphone que des écrans d'ordinateur.

Ainsi, quand bien même il sera important, par le biais de différents canaux, de rendre la communication accessible à tous, quels que soient l'âge et le niveau d'équipement électronique, il apparaît indispensable de développer principalement une communication interactive et basée sur le format mobile.

À ce titre, l'utilisation de QR-codes sur de nombreux supports permet de rabattre facilement les utilisateurs vers l'information en format mobile.

## **17. Synthèse**

Le Conseil communal propose à votre autorité de poursuivre l'effort initié en 2020 pour gérer de manière volontariste le stationnement dans notre ville avec le paquet de mesures qui vous est proposé dans le présent rapport et fait l'objet de deux arrêtés, l'un pour le crédit d'investissement, l'autre modifiant le Règlement concernant le stationnement à usage public du 5 février 2019.

Ces évolutions impliqueront des changements d'habitudes de mobilité pour une part significative de nos concitoyens. Ils en seront les premiers gagnants, avec une réduction des nuisances liées au trafic routier et une amélioration de l'attractivité du centre-ville ainsi que de la sécurité routière.

En outre, il est de notre responsabilité, en tant qu'autorité, de mettre en œuvre une politique qui contribue, à notre échelle, aux efforts cantonaux, nationaux et internationaux pour la protection de l'environnement et du climat.

### **Conformité au programme de législature**

Le présent rapport s'inscrit dans les lignes fixées par le programme de législature, en particulier au niveau de l'axe « *Une ville durable aux espaces publics pour tous* », dans le sens d'une amélioration de la qualité des espaces publics et des infrastructures de mobilité douce.

Il fait aussi écho à l'axe « *Une ville au commerce local et aux établissements publics valorisés* », avec une meilleure attractivité des terrasses des établissements publics et à la meilleure rotation du stationnement dans le centre-ville.

### **Conséquences sur les finances**

La demande de crédit s'élève à CHF 1'745'000.00 pour les dépenses d'investissements. En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'État et des communes (RLFinEC), la charge financière est calculée sur un taux moyen d'amortissement de 15 % (7 ans) des dépenses nettes.

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2,5 % sur la moitié de l'investissement net estimé de CHF 970'000.00.

Amortissement : CHF 1'745'000.00 x 15 %	CHF 262'000.00
Intérêts 2,5 % sur la moitié des dépenses	CHF 22'000.00
<b>Soit une charge annuelle moyenne de :</b>	<b>CHF 284'000.00</b>

Au niveau des recettes et coûts d'exploitation, la situation est la suivante :

Recettes d'exploitation	CHF <b>1'417'000.00</b>
Charges d'exploitation	CHF - 60'000.00
Amortissements	CHF - 262'000.00
Intérêts	CHF - 22'000.00
<b>Recettes nettes supplémentaires par année</b>	<b>CHF 1'073'000.00</b>

Il n'est pas prévu d'augmentation significative des recettes liées aux amendes d'ordre, dans la mesure où les effectifs dédiés au contrôle du stationnement à la Sécurité publique resteront équivalents à la situation actuelle.

### **Conséquences sur les ressources humaines**

Les 0,5 EPT supplémentaires seront affectés à la Sécurité publique pour la gestion des parcomètres en ville (maintenance des appareils, vidange de la monnaie, etc.).



En revanche, le plan de stationnement projeté n'augmentant pas la taille de la zone à contrôler, mais redimensionnant exclusivement les régimes applicables, il n'est pas prévu d'augmenter, dans un premier temps, l'effectif des agents de sécurité publique. Il en va de même pour la gestion administrative des macarons. Les infrastructures envisagées ainsi que le personnel administratif actuellement en service permettront d'assurer cette mission avec une potentielle pression des demandes lors de l'introduction du nouveau système, mais qui va se diluer rapidement.

### **Collaboration intercommunale**

Même si la politique de stationnement est un acte de compétence strictement communale, les mesures auront un effet positif sur les communes et régions voisines, en incitant au report modal pour les déplacements internes à la ville, comme pour ceux en lien avec l'extérieur du territoire communal.

### **Éléments relatifs au développement durable**

#### a) Aspect environnemental

Le projet permet de diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution de l'air). Il contribue également à la baisse de la consommation des énergies fossiles puisque les pendulaires externes ainsi que les habitants seront incités à 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, l'augmentation du taux de rotation des places à proximité des commerces permettra d'en favoriser l'attractivité.

Dans la mesure où la Ville ne dispose guère de terrains pour les villas, il paraît intéressant de rendre le parc de logements aussi attractif et confortable que possible à l'intérieur même de son périmètre.

#### d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

Disposer d'une politique de stationnement, qui vise in fine à réduire les impacts négatifs du trafic individuel motorisé, complète et soutient la démarche en faveur du développement durable dans laquelle la Ville de La Chaux-de-Fonds s'est engagée notamment à travers le développement d'un réseau de chauffage à distance performant ou encore la mise en place d'un fonds communal de l'énergie.



## Arrêté n° 1

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier.-** Un crédit de CHF 1'745'000.00 TTC est accordé au Conseil communal pour la modification de la politique de stationnement

**Article 2.-** Ce crédit figurera au compte des investissements du service 765 Politique de stationnement.

**Article 3.-** L'investissement sera amorti au taux annuel de 15 % (7 ans).

**Article 4.-** Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

**Article 5.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

## Arrêté n° 2

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

#### Article premier

Le Règlement concernant le stationnement à usage public<sup>6</sup>, du 5 février 2019, est modifié comme suit :

*Préambule (ajouter une note de bas de page après "... loi cantonale sur les routes et voies publiques, du 21 août 1849")*

Actuellement : loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 janvier 2020.

#### Art. 2 al. 4

<sup>2</sup>Les redevances peuvent être payées à un tarif horaire (parcomètre) ou sous forme d'abonnement journalier, hebdomadaire, mensuel, trimestriel ou annuel (macaron).

#### Art. 4

<sup>1</sup>La ville est découpée en huit zones, constituant la zone urbaine (ZU), numérotées de 1 à 8. La délimitation exacte des zones est fixée par le Conseil communal. La ZU est soumise au régime du parpage avec disque de stationnement (zone bleue), au sens de l'art. 48a OSR<sup>7</sup>. Un macaron permet de parquer de manière illimitée dans la zone de domicile du titulaire, aux conditions fixées par le Conseil communal. Un second macaron peut être acquis pour une autre zone à choix de la ZU.

<sup>2</sup>Un secteur situé à cheval sur les zones 1 et 3 constitue la zone centre-ville (ZCV). La ZCV est soumise au régime du parpage contre paiement (parcomètre), au sens de l'art. 48b OSR. Les macarons ZU n'y sont pas valables. Le découpage de la ZU dans la ZCV détermine la zone de domicile des habitants concernés.

---

<sup>6</sup> RSC 63.105

<sup>7</sup> Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979 (RS 741.21)

<sup>3</sup>Les habitants du territoire communal hors de la ZU peuvent obtenir un macaron pour une zone de leur choix aux conditions du macaron « zone de domicile ».

*Art. 4a (nouveau)*

*Note marginale* : Parkings P+R

<sup>1</sup>Les parkings "P+R" sont tous accessibles avec un même macaron, délivré uniquement sur présentation d'un abonnement Onde Verte annuel comprenant les zones 20-21 au nom du détenteur.

<sup>2</sup>Ils ne donnent pas de droit à une place (places flottantes, sans réservation).

*Art. 4b (nouveau)*

*Note marginale* : Parkings de quartier longue durée

<sup>1</sup>Des parkings de quartier destinés au stationnement de longue durée sont créés.

<sup>2</sup>Ils sont munis de parcomètres et les macarons ZU n'y sont pas valables. Le macaron P+R y est valable seulement si le parking fait aussi office de « P+R » et que la signalisation le prévoit.

*Art. 4c (nouveau)<sup>8</sup>*

*Note marginale* : Stationnement facilité

<sup>1</sup> Des cartes de "Stationnement facilité sur le territoire communal" peuvent être mises à disposition des personnes suivantes :

a) médecins ayant leur cabinet en ville et qui sont astreints à un service de garde ou qui justifient d'une importante part de travail au domicile des patients, au tarif annuel de CHF 240.00 ;

b) personnel assurant des activités médicales ou paramédicales telles que les soins à domicile, les repas à domicile ou le transport de personnes handicapées, gratuitement ;

c) artisans engagés sur un chantier situé en ville, au tarif annuel de CHF 240.00 ;

d) marchands ambulants présents au marché, au tarif annuel de CHF 100.00.

<sup>2</sup> La carte de "Stationnement facilité sur le territoire communal", qui doit être disposée visiblement derrière le pare-brise, autorise les détenteurs à se stationner en ZCV et en ZU sans égards aux limites temporelles prévues pour ces zones. Les interdictions temporaires de stationnement (mesures hivernales, chantiers, manifestations, etc.) doivent néanmoins être

---

<sup>8</sup> Note: le contenu de l'ACC 63.101 est repris ici (avec les modifications découlant de la nouvelle politique de stationnement) ; il devra être abrogé par un ACC correspondant, à la date d'entrée en vigueur des modifications de l'ACG 63.105.

respectées. Pour les marchands ambulants, elle n'est valable que les jours de marché.

<sup>3</sup> En cas d'usage frauduleux la carte peut être retirée, sans remboursement.

*Art. 5, al. 3 et 4*

<sup>3</sup> Le macaron "habitants" (y compris le second macaron, cas échéant) est délivré aux personnes inscrites auprès du Contrôle des habitants de la commune de La Chaux-de-Fonds et dont le domicile principal se trouve à une adresse sur le territoire communal. Il est limité au propre usage de son titulaire, pour un véhicule immatriculé dans le canton dont il est personnellement le détenteur, et dont le lieu de stationnement au sens de l'art. 77 OAC<sup>9</sup> est situé à La Chaux-de-Fonds.

<sup>4</sup> Le macaron « entreprises » est délivré à toutes les entreprises, organisées selon une forme juridique particulière ou non (indépendant-e-s), actives sur le territoire communal, ayant leur siège, une succursale, une filiale ou des locaux sis sur le territoire communal, sur présentation des preuves nécessaires, pour les voitures automobiles légères immatriculées à leur nom. Le site de l'entreprise détermine la « zone de domicile ».

*Art. 7, al. 1*

<sup>1</sup> L'autorisation visée à l'art. 4 donne le droit de laisser stationner le véhicule de façon prolongée dans la zone pour laquelle elle a été délivrée, celle visée à l'art. 4a dans n'importe lequel des parkings « P+R ».

---

<sup>9</sup> Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC), du 27 octobre 1976 (RS 741.51)

## Art. 9, al. 2

2

Ayants droit	Emoluments administratifs	Prix du macaron
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron zone de domicile)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 25.00
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron seconde zone)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 750.00
<b>Externes macarons (par zone, maximum deux zones)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 120.00 pour 1 mois CHF 340.00 pour 3 mois CHF 1'100.00 pour 12 mois
<b>Externes macaron à gratter</b>	CHF 0.00 CHF 0.00	maximum CHF 15.00 par jour maximum CHF 50.00 par semaine
<b>Externes dans P+R</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 150.00 pour 12 mois pour le détenteur d'un abonnement annuel Onde Verte
<b>Tarifs à l'heure /journée</b>	CHF 0.00	Maximum CHF 2.00 par heure

**Art. 2**

<sup>1</sup>Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

<sup>2</sup>Il sera inséré au recueil de la réglementation communale.

**Art. 3**

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

Le secrétaire

Carmen Brossard