

A_25 Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)

État d'information création : 23.05.11 actualisation : 25.06.2025

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Adaptation adoptée par le CE / mai 2018
Approuvée par le CF / février 2019
Adaptation adoptée par le CE / 20.11.2024
Approuvée par le CF / juin 2025

But		Priorité stratégique :	Élevée
Créer et/ou améliorer les pôles d'échange entre les différents modes de transport (TP-TP, TP-MD, TP-TIM) afin de faciliter l'intermodalité et de favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce.			
Objectifs spécifiques			
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du report modal, grâce à des mesures organisationnelles et infrastructurelles; • Valorisation urbaine (qualité d'aménagement des interfaces de transport); • Création de parkings d'échange (Park&Rail, Bike&Ride, Park&Pool, etc.) situés de manière optimale au sein du canton, et valorisation des parkings d'échange actuels. 			
Priorités politiques	A Accessibilité : relier	U Espace urbain: valoriser	
Ligne d'action	A.2 Organiser et gérer la mobilité		
Renvois	Conception directrice <input type="checkbox"/>	Projet de territoire <input checked="" type="checkbox"/>	p. 12-13 Carte PDC <input checked="" type="checkbox"/>

Organisation		Réalisation	Ligne d'action
Instances concernées			
Confédération:	OFROU	<input checked="" type="checkbox"/> immédiatement (-2018)	<input type="checkbox"/> générale
Canton:	SPCH, SCTR, SAT	<input type="checkbox"/> court terme (2018-22)	<input checked="" type="checkbox"/> spécifique
Régions:	Conférences régionales des transports (CRT)	<input type="checkbox"/> moyen terme (2022-26)	
Communes:	3 villes, Agglomération RUN	<input type="checkbox"/> permanente	
Autres:	autres communes		
Pilotage:	SPCH, SCTR, SAT	Etat de coordination des	Mandats / Projets
		<input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	M2 – M3
		<input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours	M1
		<input type="checkbox"/> Information préalable	

Mise en œuvre

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

- Les mesures organisationnelles et infrastructurelles suivantes sont à mettre en place :
 - Aménagement de pôles d'intermodalité TP-TP
 - horaires harmonisés, déplacements courts, protection contre les intempéries, propreté, éclairage, surveillance, etc. (l'aménagement des haltes ferroviaires est à la charge des gestionnaires d'infrastructure).
 - Mise en valeur de points et de pôles d'intermodalité TP-MD
 - augmentation de l'offre B+R à proximité des arrêts principaux de TP dans l'espace urbain et selon le plan directeur cantonal de mobilité cyclable
 - mise en œuvre de cheminements directs et sûrs pour accéder aux arrêts TP
 - sécurisation des principaux pôles d'intermodalité (parkings vélo sécurisés).

Pôles d'intermodalité TP-TIM

- création d'offre d'auto-partage aux nœuds majeurs des TP dans l'espace urbain et en lien avec le RER et le Projet d'Agglomération (PA)
- création de P+R à proximité des arrêts TP en limite de l'espace urbain (pour les régions faibles en TP) et du périmètre de l'Agglomération (cf. PA RUN)
- création de P+P aux nœuds routiers ou autoroutiers.

2. Les parkings d'échanges nécessaires à la mise en œuvre de la politique de mobilité du canton et du Projet d'Agglomération RUN sont définis dans la stratégie cantonale des parkings d'échange. Le concept retenu vise à atteindre les objectifs principaux suivants :

- renforcer la part modale des TP en facilitant leur accès pour les personnes peu desservies à leur domicile
- assurer prioritairement l'accès au P+R pour le public-cible
- décongestionner les axes routiers d'entrée de ville
- recourir prioritairement aux infrastructures existantes avant d'en créer de nouvelles

Les parkings d'échange pris en compte dans la stratégie se répartissent en 5 catégories sur territoire cantonal (P+R régionaux, P+R urbains d'entrée d'agglomération, P+R occasionnels, P+R grande gare, P+R mixtes TIM/TP/covoiturage), plus les P+R hors canton.

Les principes d'action à incidence spatiale retenus sont les suivants : (cf. carte annexe A_25; mesures du PDC)

- nouvelle réalisation/nouvelle offre
- extension progressive
- suppression éventuelle ou reconversion.

D'autres P+R jugés pertinents peuvent compléter l'offre s'ils répondent aux objectifs de la stratégie. Les B+R et les P+P inscrits dans le PA RUN sont mis en œuvre à travers le projet d'agglomération.

Compétences du canton et des communes

Le canton :

- définit, en collaboration avec les régions dans le cadre de la *Stratégie de mobilité douce : pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton*, un concept général relatif aux pôles d'intermodalité (création, aménagement et gestion), en cohérence avec la stratégie globale de mobilité (cf. Fiche A_27).
- vérifie que les cheminements MD permettant d'accéder à ces points et pôles d'intermodalité existent ou, le cas échéant, les crée ou les adapte, en collaboration avec les communes à l'intérieur des localités (cf. Fiche A_27)
- définit et met en œuvre la stratégie cantonale en matière de P+R, en collaboration avec les communes.

Les communes :

- développent des avant-projets et les réalisent, en collaboration avec les instances et propriétaires concernés (CFF, BLS, TransN, CJ, tiers) dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération, du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable et des tâches courantes. Elles vérifient que leur politique de stationnement est compatible avec une volonté d'utilisation des P+R (cf. Fiche A_24 ; principes d'aménagement de la présente fiche).

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

- M1. Le canton consolide le concept général de transbordement, en collaboration avec les communes concernées dans le cadre du PA et PDCMC et avec les partenaires de transport concernés et met à jour la carte PDC (2022-2024);
- M2. Les communes développent et réalisent les projets d'aménagement concrets et introduisent les mesures d'accompagnement nécessaires (selon planning du PA) (coordination réglée).
- M3. Les communes mettent en conformité les arrêts de bus conformément à la LHand, sur la base des standards définis par le canton (coordination réglée).

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

- Néant

Autres projets : Nouvelle réalisation/nouvelle offre : P+R Buttes, Cernier, Les Ponts de Martel et Marin.

Interactions avec d'autres fiches

- A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce
- A_22 Réaliser le RER neuchâtelois avec une ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
- A_23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux
- A_24 Gérer le stationnement
- A_26 Modérer le trafic dans les zones urbanisées
- A_27 Promouvoir la mobilité douce
- U_11 Poursuivre une politique d'urbanisation durable
- U_21 Valoriser et revitaliser les espaces publics
- U_22 Développer les espaces urbains de l'Agglomération RUN
- R_33 Valoriser les réseaux touristiques et de loisirs

Autres indications

Références principales

- Projet d'Agglomération RUN – PA RUN 4 (2021)
- Stratégie de mobilité douce : pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton (2015)
- Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (2017)
- Stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 (2015)
- Stratégie cantonale des parkings d'échange, concept final (juin 2021)

Indications pour le controlling et le monitoring

- Suivi de réalisation ;
- Suivi de la fréquentation des parkings d'échange ;
- Efficacité des mesures réalisées ;
- Postes de comptage vélo

Dossier

Localisation Toutes les Régions

Problématique et enjeux

Des parkings d'échange bien localisés au sein du canton et en périphérie de la ville, correctement arrimés sur le réseau de TP favorisent le transfert modal et limitent le trafic motorisé individuel dans les zones densément peuplées. Le concept des parkings d'échange repose sur cinq catégories détaillées ci-après. Cette catégorisation repose sur les principes d'organisation des interfaces de transport identifiés par le Plan sectoriel des transports de la Confédération, sur le découpage territorial de l'agglomération RUN et tient compte de l'offre mise à disposition aux franges du canton, tenant notamment compte des P+R hors canton, qui ne peuvent être gérés au travers du plan directeur, mais qui jouent un rôle dans la stratégie multimodale, car ils détiennent des potentiels de reports modaux à proximité des agglomérations neuchâteloises..

- **P+R régionaux** : localisation en dehors des périmètres de desserte des TP urbains, facilité d'accès par le réseau routier et recours favorisé par une tarification attractive ;
- **P+R urbain d'entrée d'agglomération** : situé en amont des zones de congestion routière et disposant d'une gestion priorisant l'accès du public cible, localisation aux portes des aires urbaines d'agglomération et desserte TP directe et fréquente en direction des centres-villes ;
- **P+R occasionnel** : gestion dissuasive pour les pendulaires réguliers au profit des motifs occasionnels et localisation proche des centres-villes, reconversion éventuelle possible pour d'autres usages ;
- **P+R grande gare** : localisation centrale et excellente desserte ferroviaire, tarification élevée pour le public qui n'utilise pas les transports publics ;
- **P+R mixte** : parking excentré disposant d'une desserte TP faible mais d'un positionnement favorable par rapport aux points d'accès sur le réseau routier principal. Gratuité ou tarif très attractif visant la complémentarité d'usage entre le P+R et le covoiturage

Les principes d'actions qui s'appliquent sur les P+R sont les suivants :

- **Nouvelle réalisation / nouvelle offre** : nouvelle infrastructure ou mise à disposition de stationnement existant (par exemple d'une partie du parking d'un centre commercial) pour l'usage P+R ;
- **Extension progressive** : agrandissement à terme d'un P+R existant en fonction de l'évolution de son occupation ;
- **Adaptation de la gestion** : la gestion du parking (tarifs et ayants-droits) est adaptée de manière à exclure les usages non désirés notamment ceux bien desservis à domicile ou disposant d'un P+R attractif plus en amont de leur déplacement ;
- **Conservation** : maintien du P+R existant ;
- **Suppression éventuelle** : réaffectation possible du P+R à d'autres usages en raison d'une suppression planifiée de sa desserte en TP ;
- **Reconversion** : fonction P+R jugée inopportune, soit en raison de la proximité du P+R à un centre, soit en raison d'une suppression planifiée de la desserte en TP. Proche d'un centre : stationnement des pendulaires à proscrire au profit des usages occasionnel (achats, visites, loisirs, etc.) ou autres usages que le stationnement (bâtiment, espace public, etc.). En périphérie : reconversion en P+P à envisager ;
- **Rabatement à assurer** : stationnement des pendulaires situés dans le secteur amont à assurer dans les P+R situés plus en aval en direction d'un centre

La stratégie cantonale en matière de P+R s'attelle principalement à valoriser, et si besoin étendre l'offre existante. Les projets planifiés dans le projet d'Agglomération RUN viennent renforcer la politique cantonale de mobilité et favorisent la politique d'urbanisation durable.

Définitions

Dans le cadre du PDCMC, les termes pôles (>400 mouvements/jour) et points d'intermodalité (<400 mouvements/jour) ont été retenus. Il est pertinent de prendre en compte ces définitions afin d'avoir une cohérence entre les planifications.

P+R (Park & Ride)

Arrêt de TP équipé de places de stationnement et quelques places de dépose rapide permettant le passage de la voiture individuelle au TP, notamment pour les pendulaires. Les P+R sont souvent mis en place dans les couronnes urbaines pour permettre d'éviter l'engorgement des centres par les véhicules privés. La facilité de stationnement sur le lieu de destination influence l'emploi des P+R.

K+R (Kiss & Ride)

Zone de stationnement de très courte durée pour voitures privées à proximité immédiate de l'entrée d'une gare ou d'un aéroport, permettant de charger ou de décharger des passagers.

B+R (Bike & Ride)

Arrêt de TP équipé d'une place de stationnement couverte et sécurisée pour bicyclettes, permettant le passage du vélo au transport public. **Prévoir à proximité directe ou/et dans les garages collectifs souterrains des gares du stationnement vélo, couvert et sécurisé.** Les itinéraires d'accès sont primordiaux au succès des B+R

P+P (Park & Pool)

Aire de stationnement permettant le regroupement de plusieurs automobilistes (auto-partage; covoiturage). Le Canton participe notamment, via arcjurassien.ch, à un réseau de covoiturage particulièrement attractif et pour lequel le développement de P+P sécurisés serait un levier d'utilisation supplémentaire.

Projets prévus par le projet d'agglomération (PA RUN4): priorité A : coordination réglée (2024-2028) et B coordination en cours (2027-2032)

COMUL :

- L.3 Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher (priorité A)
- L10.2 Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale « Neuchâtel Ouest » restructurée (Neuchâtel - priorité B)
- L10.3 Amélioration de l'interface de la place de la gare, secteur Ouest (Neuchâtel - priorité A)
- L10.4a Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury (Neuchâtel – priorité B)
- L10.4b Restructuration et valorisation de l'interface bus de la Place Numa-Droz (Neuchâtel – priorité B)
- L14.1 Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail (Boudry – priorité A)
- L20.1 Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale « Neuchâtel Ouest » restructurée (Neuchâtel – priorité B)
- L23.1 Création d'une interface bus-train à la halte de Marin (La Tène – priorité A)
- L24.1 Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry (Boudry – priorité B)
- L24.2 Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus-Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de MD entre le centre et la halte (Milvignes – priorité A)
- I20.6 Réaménagement du centre d'Hauterive et valorisation de l'interface TP et des parcours MD (Hauterive – priorité A)

AUD :

- L4 P+R Morteau (gare) (Morteau – priorité A)
- L05 P+R Col-des-Roches (CH)
- L11.1 Création interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte du PDE cantonal (La Chaux-de-Fonds - priorité B)
- L15.1 Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare) (Morteau – priorité A)

N.B. Les mesures liste A du PA font l'objet d'un avant-projet permettant d'en apprécier les incidences majeures sur le territoire et l'environnement. Les mesures B sont consolidées dans le cadre du PA pour la phase ultérieure.

RER neuchâtelois, ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et transports publics régionaux

A 25 Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)

Données de base

Mesures du PDC

Report carte

- Parking d'échanges : Existant / Nouvelle réalisation / offre
- Extension progressive
- Reconversion ou suppression éventuelle

¹ Selon la stratégie cantonale des parkings d'échanges
² Pour les sites de grande à très grande capacité (+ de 41 places)

- Grande gare
- 01 Le Locle
 - 02 La Chaux-de-Fonds
 - 03 Neuchâtel
- Entrée agglomération
- 04 Le Col-des-Roches
 - 05 Epataures - Crêt-du-Locle
 - 06 Epataures - Aéroport
 - 07 Epataures - Centre
 - 08 Petites-Crosettes
 - 09 Parc des sports
 - 10 Cimetière de la Charrière
 - 11 Cernier
 - 12 Boudry - Tuilière
 - 13 Areuse - Littoral
 - 14 Colombier - Littoral
 - 15 Colombier - Allées
 - 16 Avenirier - Littoral
 - 17 Avenirier
 - 18 Corcelles
 - 19 Semières
 - 20 Pierre-à-Bot
 - 21 Vid-du-Crê
 - 22 Saint-Blaise CFF
 - 23 Saint-Blaise - Sous-les-Vignes
 - 24 Marin-Epaonier (gare et centre commercial)

