



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

31e séance du Conseil général

Jeudi 25 novembre 2010 à 19h30

Salle du Conseil général, Hôtel-de-Ville

Procès-verbal

Présidence : M. Marc Schafroth

Trente-neuf Conseillères générales et Conseillers généraux sont présent(e)s.

Présent(e)s : M. Marc Arlettaz, Mme Katia Babey Falce, Mme Maria Belo, M. Pierre-Yves Blanc, Mme Leticia Boni, M. Pierre-Alain Borel, M. Karim Boukhris, M. Pascal Bühler, Mme Valérie Camarda, M. Hughes Chantraine, Mme Célia Clerc, Mme Marie-France De Reynier Porta, Mme Sarah Diaz, M. Bastian Droz, M. Laurent Duding, Mme Monique Erard, M. Andy Favre, M. Charles-André Favre, Mme Aline Fleury, Mme Monique Gagnebin de Pietro, Mme Pascale Gazareth, M. Michel Hess, Mme Julie John, M. Philippe Kitso, M. Paul-André Liard, Mme Silvia Locatelli-Caruncho, Mme Sylvia Morel, M. Claude-André Moser, Mme Mariette Mumenthaler, M. Daniel Musy, Mme Marie-Claire Pétremand, M. Pierre-André Rohrbach, M. Marc Schafroth, M. André Schreyer, M. Francis Stähli, M. Adrien Steudler, M. Yves Strub, M. Christophe Ummel, M. Inan Vurucu.

Excusé(e)s : Mme Esma Aris, M. Denis Cattin.

Le Conseil communal siège *in corpore*.

Le PV N°25 est adopté sans modification.

Le PV N°26 est adopté sans modification.

M. Marc Schafroth, Président : Mesdames, Messieurs. Je vous souhaite la bienvenue pour cette séance du Conseil général. J'ai le plaisir d'accueillir M. Sébastien Varrin, nouveau Vice-chancelier qui suivra désormais nos séances de Conseil.

J'ai le plaisir également de souhaiter la bienvenue parmi nous à la classe de 9MA11 du collège des Forges.

Par courrier du 2 novembre 2010, M. Locorotondo a fait part de sa démission avec effet immédiat du Conseil général et des commissions dont il était membre.

Par courrier du 9 novembre 2010, M. Bregnard a fait part de sa démission avec effet immédiat du Conseil général. J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Karim Boukhris qui le remplace dès ce soir.

Nous avons reçu un courrier de M. Olivier Tzaut, daté du 23 novembre 2010, concernant le dépôt de déchets hors de containers enterrés, au passage du Centre, avec photos et réponse du SDP.

Motion

Pénurie programmée de pédiatres

Nous avons pu lire dernièrement dans la presse que, suite au départ à la retraite d'un pédiatre de la Chaux-de-Fonds, qui n'a trouvé personne pour le remplacer, un manque flagrant de pédiatres apparaît en ville.

Nous appréhendons que les spécialistes encore en activité se retrouvent avec une surcharge considérable de travail, voire même une impossibilité de recevoir tous leurs patients. Cette situation est extrêmement préoccupante car elle risque de conduire à une prise en charge insuffisante des cas qui pourraient s'avérer graves. Il nous paraît inadmissible d'accepter que les jeunes habitants de notre ville risquent d'être moins bien soignés dans l'avenir faute de spécialistes capables de les traiter. Une ville d'une démographie telle que la nôtre ne peut rester sans réaction face à cette problématique.

Le Parti Socialiste s'inquiète donc de cette menace et demande instamment au Conseil communal de réfléchir aux démarches qui lui sont possibles d'entreprendre pour assurer la relève dans cette spécialité médicale, mais également en gynécologie, en médecine générale, etc.

Le Parti Socialiste demande au Conseil communal d'étudier entre autres pistes les solutions qui ont été trouvées dans d'autres cantons ou d'autres villes; ainsi que les collaborations possibles à entreprendre avec l'Hôpital neuchâtelois qui, quelque soit son lieu d'implantation futur, se doit de rester l'hôpital du canton dans son entier et doit créer des collaborations avec les médecins de tout le canton.

Sarah Diaz, Pierre-Alain Borel, Pascal Bühler, Laurent Duding

Question écrite

Du quano sur Espacité (bis)

Il y a une année, une première question avait été déposée concernant les fientes que les pigeons qui avaient niché sous la corniche de la marquise d'Espacité produisaient en quantité.

Depuis plusieurs semaines, un filet à été interposé entre eux et la poutrelle où les nids avaient été construits. Les collaborateurs de la commune avaient travaillé dur et nous les en remercions. Toutefois, le pigeon semble bien moins stupide qu'il n'en a l'air ... Les salissant volatiles s'installent maintenant de l'autre côté de la poutrelle, sur la conduite électrique. Et les déjections animales s'entassent toujours dans une zone de passage très fréquentée ...

Que faire ?

Hughes Chantraine

Question

Dans le cadre des problèmes d'assurances que la ville a connus, un courtier a été approché en vue d'optimiser la situation. Le résultat après plusieurs exercices apparaît excellent. Néanmoins, force est de reconnaître que ce courtier, même s'il reverse une partie de ses primes à la ville, ne réside même pas dans le canton. Pourtant, nous avons aussi des courtiers capables sur le territoire cantonal.

Le conseil communal peut-il nous dire si un appel d'offre avait été lancé à l'époque du choix du courtier, à l'instar de ce qui se fait pour l'attribution des marchés publics.

Dans le cas où cette procédure n'aurait pas été suivie, peut-elle être mise en place dans l'optique d'une réévaluation régulière du portefeuille d'assurances de la ville, tous les 4 ans par exemple.

Merci de la réponse.

Hughes Chantraine

Proposition d'arrêté urgent

Article 1er

Il est créé une commission interne temporaire, chargée de l'étude et du suivi des différents projets d'agglomération auxquels est partie la Ville de La Chaux-de-Fonds, au sens de l'article 129 al. 2 RG.

Article 2

La commission est composée de 11 membres.

Article 3

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

Philippe Kitsos, Marie-Claire Pétremand, Mariette Mumenthaler

Amendement

Un crédit de CHF 1'150'000.- est accordé au Conseil communal, à raison de CHF 840'000.- à titre de participation aux travaux d'étude et de réalisation de la gare de la Fiaz et à raison de CHF 310'000.- pour la création d'un parking d'échange payant, incluant la suppression du stationnement longue durée gratuit dans un périmètre environnant à définir et la création d'un Bike +Ride couvert et sécurisé.

Marie-Claire Pétremand

Interpellation

En date du 5 novembre 2010, les conseillers généraux ont reçu un message électronique de la part de la chancellerie répondant à la demande d'un pasteur du réseau évangélique de La Chaux-de-Fonds. Ce message annonçait une conférence au Club 44.

Nous avons été très surpris que l'annonce de cette conférence ait été relayée par la chancellerie.

Le courrier électronique a été suivi d'un courrier postal.

Nous souhaitons être informés des critères qui conduisent à accepter ou à refuser les demandes de transmission d'informations aux conseillers généraux.

Marie-Claire Pétremand, Mariette Mumenthaler, Philippe Kitsos

Postulat

Comme cela est fait dans la grande majorité des villes suisses, le Parti socialiste demande que le Conseil communal étudie la possibilité de publier un bulletin d'information à la population sous format papier et informatique. Il semble en effet qu'un tel moyen permettrait de renforcer d'une part la cohésion entre la population et les autorités politiques et de renforcer d'autre part les efforts légitimes des autorités en matière de communication externe.

Katia Babey, Pascal Buhler, Pierre-Yves Blanc, Pascale Gazareth

Postulat

Pour une valorisation des liens entre La Chaux-de-Fonds et le mouvement espérantiste

Le Conseil communal est chargé d'étudier les possibilités de valoriser les liens qui unissent La Chaux-de-Fonds à l'espéranto. En particulier, il est chargé, dans le cadre des travaux de refonte du site internet de la ville, de réfléchir à la manière d'intégrer une information sur cette langue et le mouvement qui la porte et des liens vers les sites de ce mouvement.

Il est aussi prié d'envisager, en collaboration avec les espérantophones chauds-de-fonniers, une traduction de certaines parties de ce site en esperanto, comme il est déjà prévu des traductions en allemand et en anglais.

Pascale Gazareth, Charles-André Favre, Francis Stähli, Katia Babey, Monique Gagnebin, Laurent Duding, Aline Fleury, Pierre-Alain Borel

Postulat interpartis

Rapport d'information du Conseil communal élaboré conjointement entre l'Etat et 14 communes relatif au projet d'agglomération RUN (volet transports et urbanisation) et à la réalisation des mesures de sa première phase

Comme l'ont montré de récents séminaires de l'Association suisse pour les questions parlementaires et du Forum interparlementaire romand, la nouvelle politique d'agglomération souffre d'un sérieux déficit parlementaire dans la mesure où, le plus souvent, les législatifs ne sont appelés qu'à voter les crédits lorsque tout a été mis en place. Le RUN, lui aussi, n'est qu'une affaire d'exécutifs, ce qui contribue beaucoup à son manque de notoriété; c'est d'autant plus regrettable qu'avec le TransRUN, on va au devant d'engagements financiers hors normes usuelles.

Le Conseil communal est invité à transmettre ces préoccupations tant aux communes parties prenantes de la démarche qu'au Conseil d'Etat qui est invité à étudier les possibilités d'associer le Grand Conseil et les Conseils généraux aux travaux de groupe de pilotage.

Laurent Duding, Pierre-Alain Borel, Aline Fleury, Claude-André Moser, Pascale Gazareth, Hughes Chantaine

Nominations

Nomination de **M. Michel Hess** à la Commission de l'Action sociale, en remplacement de M. Locorotondo (UDC), démissionnaire.

Nomination de **M. Andy Favre** à la Commission des Infrastructures et énergies, en remplacement de M. Locorotondo (UDC), démissionnaire.

Nomination de **M. Paul-André Liard** à la Commission de Sécurité publique, en remplacement de M. Locorotondo (UDC), démissionnaire.

Nomination de **M. Gian Franco Maule** à la Commission des sports, en remplacement de M. Nicolas Zigler (POP), démissionnaire.

Le point 1d est supprimé puisque la nomination des membres de la Commission de l'urbanisme est du ressort du Conseil communal.

31^e séance du Conseil général

Jeudi 25 novembre 2010 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Nomination d'un membre dans les commissions ci-dessous, en remplacement de M. Angelo Locorotondo (UDC), démissionnaire
 - a. Commission de l'Action sociale
 - b. Commission des Infrastructures et énergies
 - c. Commission de Sécurité publique
 - d. Commission d'urbanismeNomination d'un membre à la Commission des sports en remplacement de M. Nicolas Ziegler (POP), démissionnaire
2. Rapport du Conseil communal du 4 novembre 2010 relatif la vente d'un terrain situé en zone industrielle et de verdure d'une surface totale d'environ 36'732 m² à la société Universo SA
3. Projet d'agglomération RUN
 - a. Rapport du Conseil communal du 4 novembre 2010 relatif au projet d'agglomération RUN et à l'appui d'un arrêté portant octroi d'un crédit d'investissement de CHF 1'150'000.- TTC pour la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds - Fiaz
 - b. Rapport d'information du Conseil communal élaboré conjointement entre l'Etat et 14 communes relatif au projet d'agglomération RUN (volet transports et urbanisation) et à la réalisation des mesures de sa première phase
4. Rapport d'information du Conseil communal du 11 novembre 2010 relatif à sa politique de communication
5. Rapport du Conseil communal du 4 novembre 2010 relatif à l'octroi d'une subvention de CHF 200'000.- à la Ville du Locle pour la rénovation de l'Ancienne Poste
6. Rapport du Conseil communal du 27 octobre 2010 à l'appui d'une demande de modification du Règlement de la Commission de sécurité publique
7. Interpellation de M. Michel Hess et consorts déposée le 25 octobre 2010 "Travaux rue Charles-Naine et informations sur le projet"

CONSEIL COMMUNAL

Rapport du Conseil communal relatif à la vente d'un terrain situé en zones industrielle et de verdure d'une surface totale d'environ 36'732 m² à la société Universo SA

(du 4 novembre 2010)

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Universo SA, société appartenant au Swatch Group, est spécialisée dans la production d'aiguilles pour montres et pendules depuis plus de 100 ans. Universo est le fruit du regroupement en 1909 d'une quinzaine de fabriques. Elle a intégré le Swatch Group en l'an 2000. Depuis cette année, Universo a également intégré des activités de fabrications d'index par la fusion avec la société Indexor acquise par le groupe en 2007.

L'entreprise est actuellement répartie sur trois sites. Le principal, situé à la rue des Crêtets, a fait l'objet de plusieurs évaluations de projets d'agrandissement. Toutefois, aucune des variantes étudiées ne permet à l'entreprise d'optimiser ses flux logistiques et donc sa production. Le site accueille près de 300 collaborateurs et est à saturation. Le deuxième site est celui du Crêt-du-Loche. Le bâtiment accueille non seulement les 130 collaborateurs de la société Universo, mais abrite aussi Favre et Perret SA qui compte environ 170 employés. Le site a déjà été agrandi en 2008 et ne dispose plus de possibilité d'extension. Une des deux entreprises doit donc libérer de l'espace afin que la seconde puisse s'étendre. Enfin, le troisième site est situé au chemin Fantaisie dans un immeuble récemment acquis par la Ville afin d'y installer des classes d'enseignement primaire ainsi qu'un espace d'accueil pour les écoliers. La Ville a prolongé le bail d'Universo afin de lui laisser le temps de trouver de nouveaux locaux, mais la cohabitation entre activités industrielles et une école n'est pas souhaitable et concevable à terme. Le site de Fantaisie héberge environ 45 collaborateurs d'Universo.

Projet

La société Universo doit faire face à une constante augmentation des volumes des commandes. Elle doit donc pouvoir mettre en place des processus de production adaptés à la fois à l'augmentation des volumes, mais aussi du nombre de modèles produits et de la qualité exigée. Les sites actuels sont non seulement à la limite de leur capacité, mais posent aussi de nombreux problèmes de logistique. Universo souhaite donc pouvoir construire deux nouveaux bâtiments. Le premier réunira toutes les activités liées à la production des aiguilles. Il est prévu de construire une surface de 12'000 m² sur trois étages. Le second bâtiment, devant être situé à proximité immédiate du premier est destiné aux activités en lien avec les appliques, devrait offrir 4'700 m² de surface sur trois étages également. Le solde du terrain est

destiné à la construction de bâtiments afin de répondre à la constante augmentation des besoins de surfaces industrielles du Swatch Group. Ce dernier a pour but d'asseoir et de développer ses activités dans le Jura neuchâtelois et souhaite donc pouvoir disposer d'une petite réserve de terrain pour ce faire.

Naturellement, les sites occupés actuellement par Universo seront réutilisés par d'autres sociétés du groupe. En effet, d'autres entreprises appartenant au Swatch Group ont fait part de leur besoin de surfaces additionnelles et pourront ainsi en disposer.

Objet et prix de la transaction

Le bien-fonds 5826 du cadastre des Eplatures présente actuellement les caractéristiques suivantes :

zone indus- trielle	zone de verdure	zone agri- cole	zone de forêt	surface to- tale
~24'109 m ²	~6'594 m ²	~5'992 m ²	37 m ²	~36'732 m ²

Votre conseil sera prochainement saisi d'une demande de changement d'affectation permettant d'optimiser l'utilisation du bien-fonds qui aboutira à la situation suivante :

zone industrielle	zone de ver- dure	zone agri- cole	zone de forêt	surface totale
~30'875 m ²	~5'829 m ²	0 m ²	28 m ²	~36'732 m ²

Le terrain en zone industrielle sera cédé au prix de CHF 100.-/m². Ce prix correspond à celui des terrains industriels cédés par la Ville. Il est assorti de conditions et évite toute surenchère qui serait néfaste au développement d'activités industrielles. Le terrain en zone de verdure sera cédé au prix de CHF 2.-/m².

L'acquisition se fera en pleine propriété selon le vœu de l'acquéresse et conformément à la politique retenue par le Conseil général pour les terrains industriels (libre choix de l'acquéreur).

Le Conseil communal a accédé à la demande de la maison mère d'Universo SA, Swatch Group, de pouvoir dès aujourd'hui faire l'acquisition d'une surface de terrain plus importante que la stricte nécessité de ses besoins de constructions immédiats. Comme pour toutes les transactions de ce type, la Ville conservera un contrôle sur l'utilisation de la parcelle cédée au travers de la constitution d'un pacte de réméré et de réméré partiel (droit de reprise du terrain s'il n'est pas construit) et d'un droit de préemption (priorité de rachat en cas de mise en vente) d'une durée de 25 ans. Ainsi, il nous sera possible de reprendre tout ou partie du terrain au cas où la construction prévue ne s'effectuait pas ou si le projet n'était plus conforme aux buts de la promotion économique.

Les éléments d'équipement se situent à proximité immédiate de la parcelle. Les équipements à réaliser sur le bien-fonds et le raccordement seront donc à charge de l'acquéreur.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législation

La vente du terrain à Universo SA s'inscrit dans le troisième axe du programme de législation. Il nous apparaît important de permettre à une entreprise du lieu de pouvoir se développer.

Conséquences sur les finances

Avec la majorité des terrains en mains de la Ville, la parcelle visée figure au bilan pour un montant de CHF 1.-. La vente d'environ 30'875 m² au prix de CHF 100.-/m² en zone industrielle et de 5'856 m² à CHF 2.-/m² en zone de verdure et de forêt donnera donc lieu à une plus-value comptable équivalente au prix du terrain, soit environ CHF 3'099'200.-. Il faudra déduire de cette somme la taxe sur la plus-value prélevée par l'Etat dont le montant reste à déterminer.

Le produit net de la vente, conformément à l'article 57 du Règlement cantonal sur les finances et la comptabilité des communes (RFC), du 18 mai 1992, sera viré à la fortune nette.

Conséquences sur les ressources humaines

Les objets du présent rapport n'ont pas de conséquences sur les ressources humaines.

Collaboration intercommunale

La vente du terrain n'aura pas d'incidence sur la collaboration intercommunale.

Eléments relatifs au développement durable

a) aspects environnementaux

Au vu de la situation du terrain vendu, la densification du secteur déjà fortement dévolu aux activités économiques et industrielles, avec notamment la présence d'Ismecca, de la Semeuse, d'immeubles relais, etc., est en cohérence avec les préceptes d'une utilisation rationnelle du sol et des équipements. En effet, les réseaux d'énergie et de canalisations se trouvent à proximité de la parcelle ainsi que les axes routiers. En outre, la desserte en transports publics est très bonne et la prochaine réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz viendra renforcer l'offre en la matière.

Comme dans tout dossier de construction industrielle, les besoins en stationnement seront calculés en tenant compte des possibilités de transfert modal. De plus, l'entreprise sera incitée à mettre en place un plan de mobilité. Parallèlement, il sera demandé à ce que les solutions d'économies énergétiques soient prises en compte. Les associations de défense de l'environnement seront consultées lors de la phase d'octroi du permis de construire.

b) aspects sociaux

Universo emploie aujourd'hui plus de 470 collaborateurs et la réalisation de nouveaux bâtiments lui permettra de procéder aux engagements nécessaires à la croissance de sa production. De plus, l'entreprise souhaite développer de nouveaux processus de production et formera son personnel en conséquence.

c) aspects économiques

En permettant à une entreprise chaux-de-fonnière de continuer à se développer sur le territoire de la ville tout en offrant à d'autres sociétés du groupe de nouvelles surfaces dans les bâtiments existants, le projet s'inscrit parfaitement dans la stratégie de développement économique et d'aménagement souhaitée par le Conseil communal.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

La chancelière
Muriel Barrelet

Annexes : plan de situation générale
 plan de situation cadastrale

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à vendre en pleine propriété à la société Universo SA le bien-fonds n° 5826 du cadastre des Eplatures (36'732 m²) soit une surface de terrain d'environ 30'747 m² située en zone industrielle au prix de CHF 100.- le m², ainsi qu'une surface de terrain d'environ 5'985 m² située en zone de verdure au prix de CHF 2.- le m², taxes et frais d'équipement et de raccordement non compris.

Article 2.- Des droits de réméré et de préemption d'une durée de 25 ans seront constitués en faveur de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Article 3.- Le Conseil communal est autorisé à grever les terrains vendus de toutes les servitudes nécessaires à la transaction immobilière et fixera dans l'acte authentique les conditions de la vente.

Article 4.- Tous frais d'acte, de plans, d'extraits de cadastre, de bornage, de notaire, etc. sont à la charge de l'acquéreur.

Article 5.- Le Conseil communal signera les actes authentiques relatifs à cette transaction immobilière.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL	
Le président	La secrétaire
Marc Schafroth	Aline Fleury

Mme Monique Gagnebin de Pietro, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous sommes appelés, ce soir, à nous prononcer au sujet de l'achat d'un terrain communal pour la société UNIVERSO.

Nous sommes très satisfaits de constater que l'entreprise UNIVERSO a besoin de s'agrandir pour répondre à l'augmentation continue de ses commandes. De plus, ses locaux sont dispersés. Que cette expansion se fasse dans notre commune est un autre sujet de satisfaction qui se renforce encore en lisant que les différents locaux laissés vacants seront occupés par d'autres sociétés du groupe Swatch. Ceci permet de continuer à garantir une mixité des activités dans notre ville et de poursuivre dans une volonté de densification.

Nous nous permettons cependant de poser quelques questions :

- ~ Pourquoi le choix de cette nouvelle implantation s'est-il fixé au sud de Polyexpo et non dans la zone du Crêt-du-Loche, zone plébiscitée, il y a quelques années par notre Conseil, pour créer justement une zone industrielle exemplaire ? Le Conseil communal peut-il nous renseigner sur l'avancée du projet "Crêt-du-Loche" et nous dire s'il entend continuer à vendre du terrain industriel à l'orée de cette zone en réaffectant des parcelles importantes de zone de verdure et de zone agricole ?
- ~ Le prix de vente de CHF 2.- / m² pour la zone de verdure est-il conforme aux usages ?
- ~ Le prix de ce terrain industriel signifie-t-il bien qu'il est équipé jusqu'au bord de la parcelle, donc que nous ne devons procéder à aucun autre aménagement ?

Nous tenons à saluer la conclusion d'un droit de préemption et d'un pacte de réméré qui sont des outils juridiques importants permettant à la Ville de garder un certain contrôle sur des terrains stratégiques, particulièrement en cas de non-utilisation de la parcelle ou la vente de celle-ci.

De plus, nous constatons que ce rapport entre directement en résonance avec le rapport suivant, soit la création de la nouvelle gare de la Fiaz. Cette nouvelle implantation confirme le bien fondé de l'attention que nous portons à la mobilité dans ce quartier. Plusieurs centaines d'emplois seront développés par UNIVERSO, cette entreprise sera accessible par le bus, dont un arrêt est proche, mais également par le train.

Le Conseil communal a-t-il des contacts avec la Direction d'UNIVERSO pour mettre en place des mesures incitatives, afin que les employés utilisent les transports en commun ?

En conclusion, nous souhaitons que cette construction, que nous saluons, profitera majoritairement à des travailleurs établis dans notre région et que la Direction de l'entreprise saura profiter du savoir-faire de cette même région, sans trop compter sur sa situation géographique.

Comme vous l'avez certainement compris, le parti socialiste acceptera la vente de ce terrain industriel. Nous vous remercions de votre attention.

M. Paul-André Liard, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a pris connaissance du rapport du Conseil communal du 4 novembre 2010, relatif à la vente d'un terrain à la société UNIVERSO SA.

Nous tenons à remercier le Conseil communal pour l'établissement de ce rapport. Il reflète parfaitement le contenu de cette transaction. Aujourd'hui, nous savons qu'UNIVERSO emploie plus de 470 collaborateurs. En se développant, non seulement elle maintient le taux d'emploi, mais elle va créer de nouveaux postes de travail.

Nous savons bien qu'avec le traité de Schengen, le libre passage des personnes aux frontières ne nous permet pas de nous immiscer dans le choix du personnel. Par contre, ceci en parfaite harmonie avec le rapport de politique de communication, il serait souhaitable de rappeler aux fournisseurs d'emplois qu'une priorité soit donnée aux personnes habitant la commune, voire le canton. Cela ne nous engage à rien, si ce n'est que l'emploi pour nos concitoyens doit être soutenu. Ce n'est pas un scoop de dire qu'actuellement, il y a 1355 chômeurs et 1896 demandeurs d'emplois sur la ville de La Chaux-de-Fonds. Il est enregistré une moyenne de 5.9% pour le canton et 7.2% pour notre ville.

Pour conclure, le groupe UDC est d'accord avec le rapport en question et votera oui à la vente dudit terrain.

Mme Maria Belo, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP approuve la vente de terrains industriels à la société UNIVERSO SA aux conditions proposées par le Conseil communal. Nous considérons que c'est un bon projet pour le développement économique de notre région. De ce fait, nous remercions les personnes qui ont œuvré à l'aboutissement de cet accord.

Néanmoins, nous souhaitons que Swatch Group donne mandat à une entreprise générale qui tiendra compte, dans la future construction de ces nouveaux bâtiments, des conditions hivernales de cette région, donnant la possibilité à des architectes de notre ville d'intégrer le projet. Nous aimerions aussi mettre l'accent sur les aspects esthétiques et environnementaux, en tenant compte des constructions déjà existantes, pour que ce nouveau bâtiment soit aussi une carte de visite pour notre ville et sa région.

De plus, nous souhaitons que l'ensemble des métiers de production, développement compris, puisse être à nouveau réuni dans ces nouveaux bâtiments par le groupe.

Concernant l'économie d'énergie, pourquoi ne pas proposer à Swatch Group de produire une partie de l'énergie nécessaire au fonctionnement de sa production industrielle en utilisant le toit des immeubles pour la produc-

tion d'énergie solaire ? Après tout, nous sommes dans la ville la plus ensoleillée de Suisse !

Pour finir nous apprécions le fait que le Conseil communal propose, pour la vente de ce terrain, un prix raisonnable, évitant ainsi toute spéculation. Je vous remercie de votre attention.

Mme Aline Fleury, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Tant mieux ! Oui, tant mieux car entreprise de la place nous annonce son intention de se développer. C'est la preuve d'une bonne vitalité économique et le gage de nouveaux emplois. Nous ne pouvons que saluer cette perspective. Nous avons une première question à propos des types d'emplois qui seront créés à l'avenir : Peut-on déjà nous en dire quelques mots ?

UNIVERSO, qui fait partie du tissu industriel local, souhaite s'étendre, nous l'entendons bien. Mais, nous sommes des Verts et nous ne pouvons nous empêcher de regretter vivement le bétonnage, présenté comme inévitable, de ces mètres carrés de bonne terre. N'y a-t-il pas d'autres solutions que d'étendre à nouveau le domaine bâti ? N'est-il pas possible par exemple de récupérer d'anciennes surfaces industrielles vides ? Nous imaginons que la réponse sera non. Mais, nous nous inquiétons de savoir à qui sont enlevées ces terres agricoles et aimerions être sûrs que des compensations en terrains de même qualité soient envisagées. Nous nous faisons du souci pour ce bétonnage effréné du sol, encore plus dans l'idée des chantiers à venir de la H20, qui s'annoncent aussi très gourmands en sol. Nous saluons l'esprit de concertation qui prévaut, puisque les associations habituelles de défense de l'environnement seront consultées et relayeront, dans les faits, nos préoccupations.

S'il n'y pas d'autre alternative qu'une nouvelle construction, nous avons certaines demandes. Nous aimerions des éclaircissements sur la nécessité, pour UNIVERSO, d'acheter plus de terrain qu'utile pour la construction projetée. Pour quelles raisons et est-ce absolument obligatoire ? Nous attendons de la Ville qu'elle se montre ferme dans les négociations avec des propositions concrètes au niveau écologique. Nous sommes d'avis que tout nouveau bâtiment doit être conçu sous le label *Minergie* et nous comptons sur l'engagement du Conseil communal pour que cette exigence fasse partie des conditions de vente du terrain. Nous proposons d'étudier la possibilité d'apposer des panneaux solaires photovoltaïques sur le toit pour la production d'énergie.

D'un autre côté, nous apprécions que cette zone industrielle soit actuellement bien arborée et quelque peu cachée au regard des passants. Nous sommes favorables à ce que cette arborisation soignée soit poursuivie dans la zone étendue.

Concernant la mobilité, nous avons quelques remarques. La liaison par le bus N°3 des Foulets est bonne. Encore faudrait-il être sûr que les

TRN puissent absorber une augmentation significative de passagers sur cette ligne. Clin d'œil à une *motion Laurent Kurth* qui devrait être classée tout à l'heure : il s'agirait aussi d'adapter peut-être certains horaires pour être en accord avec les horaires de travail des entreprises du site. Pour la liaison par le train, nous sommes plus dubitatifs. La gare de la Fiaz, qui sera prochainement rouverte, nous paraît relativement éloignée du nouveau site d'UNIVERSO. Pour que l'incitation à se déplacer à pied soit réelle, le trajet ne devrait pas excéder 400m, selon les études actuelles sur la mobilité. De plus, pour encourager les piétons, il nous semble que le cheminement se doit d'être agréable, aménagé sur un parcours qui ne longe pas la route principale. Qu'a prévu le Conseil communal à ce sujet ?

Nous terminerons par un élément qui nous a surpris dans le déroulement prévu du dossier. Nous devons voter la vente avant la décision de dézonage. Comme le dézonage est aussi, sauf erreur de notre part, de la compétence du Conseil général, pourquoi ne pas voter les deux pièces du dossier en simultanée ?

Après les réponses à nos questions et préoccupations, le groupe des Verts acceptera le rapport. Je vous remercie.

Mme Valérie Camarda, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Après avoir pris connaissance de ce rapport, le PLR ne peut que se réjouir et remercier le Conseil communal de mettre ce terrain à disposition de la Société UNIVERSO et ainsi favoriser le développement de l'industrie régionale.

En effet, les 3 sites de l'entreprise UNIVERSO sont complètement saturés. En construisant de nouveaux bâtiments, nous permettrons non seulement à une entreprise chaux-de-fonnière de continuer à se développer, mais aussi d'augmenter le nombre de ses collaborateurs.

Deux éléments nous paraissent également importants : d'une part, les locaux occupés actuellement par UNIVERSO seront mis à disposition d'autres sociétés du Swatch Group, ce qui contribuera, une nouvelle fois, au développement économique de la place et, d'autre part, les classes de l'école primaire ainsi que l'espace d'accueil pour les écoliers situés chemin De Fantaisie n'auront plus à partager leurs locaux avec une industrie.

Toutefois, une question subsiste : le Conseil communal s'est-il approché des exploitants dudit terrain, afin de les informer du projet pour éviter toute complication par la suite ?

Pour conclure, c'est avec plaisir que le PLR accepte ce rapport. Merci.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je me sens presque obligée d'intervenir car les interventions que nous venons d'entendre me laissent quelque peu perplexe.

Je m'attendais à des interventions satisfaites, enchantées de maintenir des postes de travail, voire de créer des postes. D'ailleurs, la gauche dit

assez qu'il faut lutter contre le chômage ! Et voilà que vous mettez des conditions, que vous voulez demander à Swatch Group qu'il réfléchisse à qui il donnera les mandats de construction... Heureusement, ni le directeur d'UNIVERSO, ni M. Hayek ne sont là pour entendre ce que vous dites. Il est assez effarant d'avoir une telle attitude quand on a la chance de voir une entreprise s'établir à La Chaux-de-Fonds !

J'aimerais que vous soyez conscients que nous devons avoir une autre attitude si nous voulons faire venir des entreprises dans cette ville, sans quoi nous nous retrouverons toujours tout seuls. Notre sort dépend de notre attitude.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais remercier les groupes pour l'accueil réservé à ce rapport. J'ai entendu que tout le monde le voterait, malgré les remarques relevées par Mme Morel.

Le Conseil communal se réjouit de voir les activités de Swatch Group consolidées et développées à La Chaux-de-Fonds. Ce sont des investissements et des emplois. Swatch Group l'a annoncé à plusieurs reprises, ces derniers mois, il n'envisage pas des développements qu'à La Chaux-de-Fonds et, par conséquent, rien n'est jamais acquis lorsque l'on traite avec des interlocuteurs de cette nature.

Le Conseil communal le dit ici et l'a dit à la direction de Swatch Group : il souhaite que le développement d'activité de production et la consolidation de l'activité actuelle dans ce domaine représentent une étape vers un développement diversifié, incluant, de la part du même groupe, des activités à haute valeur ajoutée. Ce souhait du Conseil communal est connu du groupe.

Plusieurs d'entre vous l'ont relevé, la surface du terrain cédé est importante (37'000 m²). Nous avons eu l'occasion de le dire aux médias, ce n'est pas exceptionnel, si l'on fait l'addition de surfaces cédées récemment par les collectivités publiques de façon immédiate, avec des parties réservées. Néanmoins, il est vrai qu'il est relativement rare de céder une parcelle de cette ampleur en une seule fois. Le Conseil communal est attentif à cette question. Il a été relativement ferme sur la question de l'inscription de droit de réméré partiel et de droit de préemption, de façon à assurer, dans la durée, un usage rationnel du sol et éviter que l'on théorise du terrain. Il l'a fait en considérant que la législation fédérale, cantonale et communale lui imposait de mettre ces conditions à la transaction.

On peut s'inquiéter de voir une concentration d'emplois dans une zone industrielle, en-dehors du tissu urbain en se demandant ce qu'il pourrait advenir de cette caractéristique importante pour la Ville de La Chaux-de-Fonds de la mixité. Le Conseil communal a aussi insisté auprès de Swatch Group pour que les sites actuels (à l'exception de Fantaisie ou d'un autre)

soient réutilisés à des fins industrielles. Le Conseil communal, de façon plus générale et indépendamment de ce dossier, réfléchit aussi, pour certaines zones de la ville, à limiter les possibilités de changement d'affectation car il est attaché à cette mixité. Les sites principaux quittés par les entreprises qui s'installeront ici seront, en principe, réaffectés à des utilisations industrielles.

Pourquoi pas au Crêt-du-Loche ? Car nous n'avons pas beaucoup de surfaces de terrain d'un seul tenant, comme celle recherchée. Celle-ci était en zone industrielle, d'un seul tenant et c'était la seule possibilité pour laquelle la planification (sous réserve des quelques aménagements sur lesquels je reviendrai tout à l'heure) était aboutie, c'est-à-dire déjà zonée en zone industrielle.

La question de la zone agricole et de la zone de verdure qui passent en zone industrielle est, à nos yeux, un ajustement lié à la composition générale de cette parcelle. Il n'est pas question, pour le Conseil communal, d'envisager, de façon plus générale, des dézonages ponctuels (appelés dézonages confettis). L'action de planification doit vraiment être faite dans une perspective d'ensemble. Seuls des ajustements mineurs de cette nature peuvent être envisagés. Cela permettait de compléter cette parcelle et cela s'est fait avec l'accord de principe du Canton qui doit encore ratifier l'ensemble de la procédure. C'est pourquoi, nous ne pouvions pas présenter les deux choses en même temps. Swatch Group souhaitait certaines garanties sur les intentions du Conseil général, avant la fin de l'année. C'est pourquoi, nous avons découpé les deux procédures. Nous avons aussi écrit à Swatch Group que, lorsque l'on concentre tant d'emplois dans une zone légèrement en-dehors du tissu urbain mixte, il était souhaitable que l'on développe des plans de mobilité. Cela fait partie des questions que nous évoquons avec toutes les entreprises qui construisent à neuf ou qui concentrent des activités.

M. Liard, concernant la question de la priorité des habitants du lieu, pour le Conseil communal, il y a une volonté d'équilibrer deux approches. D'abord, il y a celle de la sensibilité politique (taux de chômage relativement important, même s'il a considérablement baissé ces derniers mois) et la sensibilité de la population à l'idée que les investissements faits à La Chaux-de-Fonds doivent profiter d'abord aux chaux-de-fonniers. Dans le même temps, on ne peut pas affirmer haut et fort que La Chaux-de-Fonds entend jouer un pôle régional, qu'elle travaille pour l'ensemble d'une région, qu'elle en est la principale composante du point de vue de sa taille et dire ensuite que nous nous réservons tout ce que nous faisons. Nous travaillons toujours sur cet équilibre dont nous discutons avec les entreprises, en leur demandant d'être sensibles au taux de personnel frontaliers, mais en excluant clairement de mettre des règles absolues car la situation varie beaucoup d'une entreprise à l'autre. Les réalités doivent aussi pouvoir être

entendues de la part du pouvoir politique, en fonction de ce que rencontre une entreprise.

Plusieurs d'entre vous ont exprimé certains souhaits sur ce que deviendront ces constructions (Mme Morel l'a d'ailleurs regretté). Le Conseil communal n'a pas l'intention de renvoyer tout le Service d'urbanisme pour permettre la construction de ces bâtiments. Les règles habituelles s'appliqueront. La sensibilité à ce qu'il se passe autour (les questions liées à la mobilité, à l'accessibilité par les transports publics, à l'intégration dans l'environnement, les questions énergétiques) sera traitée au moment du permis de construire. Mais, il me paraît un peu prématuré de vous répondre aujourd'hui. Pour l'instant, nous avons vu quelques intentions de plans d'implantation (pas même d'esquisses de bâtiments). Ceux-ci nous posent certaines difficultés que nous avons déjà évoquées, par écrit, à Swatch Group. Sur une surface telle que celle-ci, on peut implanter des usines qui répondent aux besoins de Swatch Group avant de faire la transaction. J'ai vraiment de la peine à dire s'il y aura une toiture verte, des panneaux solaires, si l'on tiendra compte des conditions hivernales, si nous mandaterons une entreprise générale ou un architecte... Toutes ces questions seront prises en considération, mais je ne peux pas vous répondre de manière plus précise aujourd'hui.

Sur la nature des emplois, je crois avoir répondu que le Conseil communal souhaitait, avec la consolidation d'emplois qui existent aujourd'hui (ou de la même nature) qui est visée principalement par cette opération, et avec ce renforcement de Swatch Group à La Chaux-de-Fonds, une première étape vers une implantation plus diversifiée que les seules activités de production. Nous l'avons d'ailleurs également écrit à Swatch Group.

Aujourd'hui, il n'y a pas de bail signé pour l'exploitation agricole de ce terrain. J'insiste sur le fait que celui-ci est déjà en zone industrielle. L'option de "*bétonner*" cette surface a donc été prise en 1998, voire même avant, lorsque le PRAC a été adopté. Autant nous sommes restrictifs sur l'idée d'étendre "*à tout va*" la zone urbaine, autant il ne faut pas oublier que nous avons besoin de surfaces de terrains pour permettre le développement économique. C'est là aussi sur une question d'équilibre que le Conseil communal essaie de jouer.

Nous serons fermes sur les questions que vous avez évoquées (M-nergie, panneaux solaires, arborisation), mais je rappelle qu'il s'agit de bâtiments industriels, avec des contraintes industrielles et des contraintes de coûts pour un groupe qui se base sur les marchés internationaux et qui a relancé l'industrie horlogère grâce à des montres à bas coûts. Par conséquent, il ne s'agit pas de tout faire au rabais, mais d'intégrer cette dimension dans les conditions de production qui seront imposées à ce groupe.

La question concernant la capacité de la ligne N°3 des TRN est vraiment une bonne question. Honnêtement, nous ne l'avons pas traitée, mais nous avons regardé comment ce lieu était desservi. Je rappelle qu'il y a

également la ligne interurbaine qui passe à proximité de ce site. Mais nous devons effectivement examiner la question de la capacité des lignes des TRN.

La distance entre la future gare de la Fiaz et ce site est entre 600m et 800m. Nous admettons, en général, que l'on fait volontiers à pieds des itinéraires jusqu'à 1km, en ville. Le rayon d'influence d'un arrêt de bus est de l'ordre de 300m, celui d'une gare est de 500m à 800m. On est un peu dans le haut de la fourchette, mais cela nous paraît tout à fait raisonnable. Des cheminements piétons sont envisagés (notamment dans la zone verte centrale du plan du Crêt-du-Loche, qui part en face des abattoirs), nous aurons l'occasion d'en parler tout à l'heure.

Je crois avoir répondu à l'ensemble de vos questions. Il faut effectivement souligner l'importance du projet, non seulement du projet en tant que tel, mais aussi pour ce qu'il peut signifier comme dynamique pour la ville de La Chaux-de-Fonds et pour l'ensemble de la région. Je vous remercie de votre attention.

L'arrêté est accepté par 38 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal

relatif au projet d'agglomération RUN et à l'appui d'un arrêté portant octroi d'un crédit d'investissement de CHF 1'150'000.- TTC pour la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds - Fiaz

(du 4 novembre 2010)

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Introduction

Par le présent rapport, le Conseil communal vous fournit quelques indications de détail concernant spécifiquement la ville de La Chaux-de-Fonds dans le cadre du projet d'agglomération développé conjointement par les 14 communes neuchâtelaises¹ de l'agglomération du RUN (Villes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle ainsi que les communes de la communauté urbaine du Littoral – COMUL – à savoir : Bevaix, Boudry, Cortaillod, Bôle, Colombier, Auvignier, Corcelles-Cormondrèche, Peseux, Hauterive, St-Blaise et La Tène) et l'Etat. Il vous soumet également une demande de crédit relative à la participation de la Ville à la réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (anciennement Morgarten) et à l'amélioration de ses accès.

Ce rapport constitue donc un complément à celui rédigé conjointement par les communes de l'agglomération du RUN et l'Etat, qui figure en annexe et par lequel nous vous recommandons de débiter la lecture.

Liens avec d'autres politiques mises en œuvre au niveau communal

En premier lieu, le Conseil communal souhaite insister sur la cohérence et les liens étroits qui unissent :

- les projets d'infrastructures majeures attendus depuis de nombreuses années à La Chaux-de-Fonds : TransRUN, contournements routiers Sud (H20) et Est (lien entre H20 et H18), parkings d'importance, etc.
- les projets de développement urbain poursuivant la densification, le développement vers l'intérieur et la concentration de l'urbanisation à proximité des pôles de gare et des principales dessertes des transports publics : Crêt-du-Locle, quartier Le Corbusier, revitalisation du site des Abattoirs, accompagnement de projets privés tels que le site de la scierie, etc.

¹ L'agglomération comprend lesdites communes neuchâtelaises ainsi que les communes françaises de Morteau et Villers-le-Lac

- les projets d'aménagements urbains : réaménagement des places (Marché, Carmagnole, Hôtel-de-Ville, Espacité, Brigades internationales, de la Gare, etc.), élargissement des trottoirs de l'avenue Léopold-Robert, programme d'assainissement des trottoirs et escaliers, amélioration des cheminements piétonniers, sécurisation des chemins scolaires, etc.
- le développement des transports publics : nouvelles gares, nouvelles lignes, renforcement des cadences, améliorations dans la tarification et l'information, modernisation et accroissement du confort des véhicules, etc.
- la politique de gestion du trafic et du stationnement : développement des zones de rencontre et des zones limitées à 30 km/h, identification, assainissement et sécurisation des routes collectrices, construction de parkings et gestion des places sur domaine public, etc., et
- les efforts de revitalisation du centre-ville : notamment projet du Réseau centre-ville, efforts de promotion immobilière, commerciale, et touristique et soutien aux animations.

Tous ces projets, aboutis, en cours ou à mener, s'inscrivent en effet dans la volonté d'accroître l'attractivité de la ville, comme lieu de travail et de commerce, mais aussi comme espace de vie, de résidence, de rencontre et de délasserment; et d'y améliorer la sécurité, d'y réduire les nuisances liées à la mobilité et d'y favoriser les déplacements des usagers les plus vulnérables (écoliers, piétons, cyclistes).

Orientations de la Confédération et du Canton

Le Conseil communal souhaite insister aussi sur le fait que ces projets découlent non seulement de sa volonté et de celle du Conseil général, mais s'inscrivent simultanément dans l'orientation voulue par la Confédération et le Canton et imposée comme condition au financement des infrastructures majeures.

Le projet d'agglomération développé en collaboration entre 14 communes et l'Etat, et associant deux communes françaises, traduit aussi le fait que cette orientation est partagée au sein de l'ensemble de l'agglomération du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et permet de mettre en évidence la cohérence d'ensemble des projets trop souvent perçus de façon isolée.

La Chaux-de-Fonds a participé de façon active à ce projet d'agglomération et entend le traduire au niveau local, d'une part par la réalisation des projets identifiés pour le territoire de la ville, et d'autre part par l'élaboration dans les prochaines années d'un véritable projet de territoire et par la réalisation d'un plan directeur de la mobilité urbaine. Le premier permettra de mettre en débat et d'adopter une vision de l'évolution du territoire et de l'urbanisation à l'horizon 2030 (d'où le nom retenu pour le projet : "La Chaux-de-Fonds 2030") de façon à orienter et à assurer la cohérence des projets sectoriels. Le second, dont la première partie a été mise en consultation parallèlement à la mise à l'enquête du projet de contournement routier par

la H20, permettra d'assurer la cohérence entre le projet d'urbanisation et l'organisation des mobilités et contribuera également à assurer et à faire apparaître la cohérence des différentes mesures.

L'ensemble des mesures envisagées doit également permettre de répondre progressivement aux exigences de la législation fédérale, qui impose d'assainir d'ici 2018 les tronçons routiers dont les valeurs limites sont dépassées en matière de bruit. Faute d'une politique claire de réduction à la source des nuisances au sein de l'espace urbain, les coûts d'assainissement pour la collectivité publique et pour les propriétaires d'immeubles seront importants. A ce sujet, le Conseil communal est clairement d'avis que des investissements qui permettent de réduire les nuisances et de revitaliser le tissu urbain sont nettement préférables à des dépenses qui, sans s'attaquer à l'origine des nuisances, se contentent d'en limiter les effets.

Importance des infrastructures de communication pour la ville de La Chaux-de-Fonds

Cela étant, il convient d'insister ici sur l'importance des grandes infrastructures rappelées ci-dessus pour la ville de La Chaux-de-Fonds. Le TransRUN et la H20 doivent en effet être considérés non seulement pour leur capacité à irriguer le centre-ville par les transports publics et à détourner de ce même centre le trafic de transit, mais surtout pour leur immense potentiel d'amélioration en terme d'accessibilité pour la ville et toute la région. Ils offrent en conséquence de formidables perspectives de développement pour la Métropole horlogère et le Jura neuchâtelois, à l'instar de ce qu'a provoqué, il y a cent-cinquante ans l'avènement du chemin-de-fer dans l'Arc jurassien ou, il y a une vingtaine d'années, l'ouverture du tunnel routier sous la Vue-des-Alpes.

Aujourd'hui plus que jamais, La Chaux-de-Fonds ne peut en effet concevoir son développement démographique, économique, culturel et dans son rôle de centre régional sans se préoccuper de la qualité de ses relations avec l'extérieur. Le rat-trapage envisagé aujourd'hui dans les voies de communication est ainsi essentiel à l'essor futur de la région et commande que chacun prenne conscience de ces enjeux et contribue à réunir un maximum de chances de les voir se réaliser.

Compte tenu de ce qui a été rappelé ci-dessus, il est désormais acquis que ces infrastructures n'obtiendront pas le soutien de la Confédération sans la mise en œuvre – pour une part anticipée et pour une part simultanée – d'une politique communale et intercommunale qui indique clairement la volonté de tirer le meilleur parti du potentiel urbain et qui n'est pas simplement orientée vers le développement du trafic. La présentation et la concrétisation des mesures de compétence communale au sein du projet d'agglomération s'inscrit donc aussi dans cette volonté de donner des signaux clairs aux autorités fédérales et cantonales pour offrir les meilleures chances de réalisation à ces infrastructures essentielles au développement durable de notre région.

C'est dans cette perspective aussi, par exemple, que sont mises en consultation, en octobre et novembre 2010, les mesures d'accompagnement (plan directeur partiel de la mobilité) au projet de contournement routier par la H20, simultanément à la

mise à l'enquête de celui-ci. S'il s'agit pour l'heure d'un plan partiel limité aux mesures liées au trafic de transit, ce plan directeur sera, comme mentionné ci-devant, complété dans les prochaines années pour couvrir l'ensemble de la problématique des mobilités sur le territoire communal.

Le projet d'agglomération à La Chaux-de-Fonds

Pour La Chaux-de-Fonds, outre les réaménagements de places intervenus ces dernières années, les mesures intégrées au projet d'agglomération peuvent être résumées de la façon suivante :

- réalisation du TransRUN à la fois comme relation ferroviaire rapide avec le littoral neuchâtelois (tunnel direct entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) et le Val-de-Morteau (doublement de la voie au Crêt-du-Locle, électrification de la ligne jusqu'à Morteau) et comme ossature du réseau de transports publics à l'intérieur de la localité;
- à cette fin, ouverture de nouvelles gares sur cette ligne du TransRUN (après celle du Crêt-du-Locle, La Chaux-de-Fonds-Fiaz – anciennement Morgarten – et Les Eplatures), voire sur d'autres lignes au sein de l'espace urbain (Esplanade sur la ligne CJ et Cerisiers sur la ligne en direction du Vallon de St-Imier et de Bienne);
- réorganisation du réseau urbain de transports publics pour assurer les relations avec les gares, développement de sites propres pour les bus et amélioration des cadences sur les lignes "périphériques" (lignes 11 et 12 notamment);
- réaménagement de la place de la gare;
- revalorisation et sécurisation de l'axe routier principal entre la Grande fontaine et le Haut du Crêt-du-Locle et réalisation simultanée du "chemin des rencontres" (y compris la "rue verte" dans le quartier Le Corbusier);
- réalisation d'un contournement routier Est (Bas-du-Reymond – Bas du Chemin-Blanc) en complément au contournement Sud par la H20;
- revalorisation des espaces situés autour des rues Neuve, du Versoix, de la Balance et de l'Hôtel-de-Ville (en lien avec le contournement Est);
- mise en œuvre de la politique de stationnement et revalorisation des quartiers (zones 30km/h, réduction du parcage en surface et construction de parkings enterrés, etc.);
- ouverture de parkings d'échange;
- développement de voies et pistes cyclables (en particulier sur les axes fortement fréquentés) et de parcs à vélos;
- amélioration des accès aux gares pour les cycles et piétons;
- amélioration des franchissements des voies de chemin de fer (passerelle liée au quartier Le Corbusier, éventuellement passerelle dans le quartier Esplanade et passage à proximité de la scierie des Eplatures).

Ces projets, tantôt de compétence communale, tantôt de compétence cantonale, sont menés en étroite collaboration avec les services de l'Etat, en particulier l'office cantonal des transports et le service des ponts et chaussées.

Demande de crédit – gare de La Chaux-de-Fonds - Fiaz

En lien avec le présent rapport, le Conseil communal vous adresse une première demande de crédit, liée à la participation de la Ville au projet de réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (anciennement Morgarten) et à l'amélioration de ses accès.

Pour permettre aux CFF de poursuivre les études, la garantie de la participation financière de la Ville est en effet essentielle, ce d'autant que celle-ci porte déjà sur une partie du financement des études techniques.

Contexte

La future gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (nom proposé par la commission de toponymie en accord avec les CFF, de façon à éviter le nom d'une localité de Suisse orientale dans les horaires officiels et de façon également à valoriser la rue de la Fiaz, voisine de la gare) devrait jouer un rôle stratégique ces prochaines années. Selon les calculs faits en 2009, il y a actuellement 1664 habitants et 1428 emplois dans un rayon de 400 mètres.

A cela, il convient d'ajouter l'attractivité qu'aurait cette gare pour le site de Polyexpo, qui draine régulièrement des centaines, et parfois plusieurs milliers de visiteurs, et sur le quartier des Forges (infrastructures scolaires et maisons de retraite).

A terme, l'ensemble du quartier devrait augmenter en terme d'emplois et d'habitants (emplois: 400 à 600 et habitants: 330 à 390, selon les estimations communales avec la réalisation du plan spécial de la scierie des Eplatures et la réhabilitation des Abattoirs).

Dans un rayon de 500 mètres, on peut encore citer les plans de quartier du Paddock et d'Helvétie qui vont amener des habitants supplémentaires susceptibles d'utiliser la gare de Morgarten.

Au niveau du tissu industriel, cette infrastructure est indispensable comme mesure d'accompagnement à la politique de stationnement sur le domaine public et aux plans de mobilités que les entreprises ont mis et mettront en place ces prochaines années car elle permet d'élargir la palette d'offres alternatives à la voiture en proposant un report vers le rail.

Ainsi, comme pour la gare du Crêt-du-Loche, les pendulaires disposeront d'une liaison ferroviaire directe sans rupture de charge pour venir depuis Neuchâtel ou depuis la France sur les sites de production de l'ouest de la ville. A terme, une infrastructure comparable est prévue aux Eplatures, en lien avec la réalisation du TransRUN. Elle ne peut toutefois être réalisée immédiatement sans développements plus importants de la ligne (points de croisement, installations de sécurité, etc.).

L'emplacement définitif de la gare a été décidé conjointement avec l'office cantonal des transports avec une implantation en est de la rue de Morgarten. Pour rappel, l'ancienne gare se situe en ouest.

Projet

Le projet prévoit:

- la construction d'un quai à hauteur de 55 cm sur une longueur de 155 m, prolongeable ultérieurement à 230 m;
- l'équipement du quai avec une marquise, un abri, un éclairage standard, des haut-parleurs, un automate à billets et un système d'informations voyageurs standard;
- la création d'un Park + Ride de 20 à 25 places dont l'emplacement doit encore être défini. Actuellement, les sites étudiés sont au sud des voies et sur la rue de la Fiaz;
- la création d'un Bike + Ride de 20 à 30 places, destiné à encourager les déplacements intra urbains en vélo et développer l'offre de stationnement qui s'y rattache;
- l'aménagement de la voirie de la rue de Morgarten avec un élargissement de celle-ci pour permettre notamment la réalisation d'un trottoir entre la rue de la Fiaz et le Sud du passage à niveau sur le côté ouest de la rue de Morgarten et le complément du trottoir en est. Ces trottoirs permettront de réaliser des cheminements sécurisés sur un axe très fréquenté par les écoliers. L'assainissement de la chaussée de la rue de Morgarten sera réalisé en principe en 2012, en coordination avec les travaux susmentionnés. Le chiffrage de l'assainissement se fera en 2011 et sera porté au budget des investissements 2012;
- l'élargissement du passage-à-niveau de la rue de Morgarten avec le remplacement des barrières sera étudié comme une option par les CFF. Il est en effet nécessaire pour répondre au nouveau gabarit de route qui sera porté à 10,50 m suite à la réalisation des nouveaux trottoirs susmentionnés.

Aspect financier et planning

La réalisation de ces travaux fait l'objet d'une clé de répartition entre la Confédération, le Canton et la Ville du fait qu'ils ont été retenus comme mesure A du projet d'agglomération.

Coût totaux

• Honoraires phase étude	CHF	260'000.- TTC
• Travaux de réalisation de la gare et de l'élargissement de la voirie y compris honoraires	CHF	1'690'000.- TTC
• Imprévus (15%)	CHF	290'000.- TTC
Total des travaux	CHF	2'240'000.- TTC

Clé de répartition

Confédération	CHF	560'000.- (35% du coût 2005)
Canton	CHF	840'000.- (50% du solde)
Ville	CHF	840'000.- (50% du solde)

Pour rappel, le Canton et les CFF avaient participé à hauteur de 64% pour les travaux liés à la gare du Crêt-du-Loche. La participation cantonale est plus basse et celle des CFF nulle pour Morgarten-Fiaz du fait qu'il ne s'agit pas d'un pôle de développement d'importance cantonale et de l'inscription de cette réalisation dans le cadre du projet d'agglomération. En soustrayant la part de la Confédération et du Canton, la Ville paiera 32,5% des travaux alors que sa participation était de 36% pour la gare du Crêt-du-Loche.

De plus, la Ville devra prendre entièrement à sa charge le parking d'échange. En effet, tant la Confédération que le Canton ne financent pas ce type d'infrastructure. L'avant-projet a été estimé à CHF 310'000.-.

L'investissement communal est dès lors de:

Etudes et réalisation de la gare et		
de l'élargissement de la route	CHF	840'000.- TTC
Parking d'échange	CHF	310'000.- TTC
Total	CHF	1'150'000.- TTC

Compte tenu de la nécessité de pouvoir confirmer l'engagement de la Ville sur ce projet alors que le projet technique n'est pas encore totalement finalisé et que certaines études doivent encore être menées, le Conseil communal considère comme raisonnable la proportion de 15 % consacrée aux imprévus, quand bien même elle pourrait paraître élevée dans d'autres circonstances. Ainsi, l'arrêté que nous soumettons à votre approbation porte sur l'octroi d'un crédit de CHF 1'150'000.- TTC. Le Conseil communal n'engagera toutefois la totalité de ce montant, le cas échéant, que sur justification précise de la part des CFF des coûts supplémentaires éventuels par rapport aux estimations découlant de la première phase d'étude.

De même, il faut signaler que la contribution fédérale sera augmentée de l'inflation depuis 2005 et de la TVA de sorte que le montant de CHF 560'000.- susmentionné devrait être finalement supérieur.

Hormis une dépense de quelques dizaines de milliers de francs (90'000.- prévus au budget des investissements 2011) pour la participation de la Ville aux études techniques, le crédit sollicité n'aura aucun impact sur le budget 2011 de la Ville et entraînera des dépenses limitées en 2012 (réalisation des accès). Pour les infrastructures ferroviaires, le Canton a en effet accepté, à titre exceptionnel pour ce projet, de régler seul les relations financières avec les CFF et de solliciter ensuite les subventions fédérales et la part communale. Ainsi, la Ville devrait supporter en 2012 les dépenses liées à l'amélioration des accès et honorer en 2013 sa participation aux infrastructures ferroviaires.

Autres demandes de crédit

D'autres mesures à réaliser en 2011 ont été estimées à environ CHF 100'000.-, dont l'investissement est inclus dans les crédits spéciaux du budget 2011. La mesure la plus importante à charge de la Ville, à savoir le réaménagement complet de la place de la gare, fera de son côté l'objet d'une demande de crédit à la fin de

l'hiver prochain. Pour l'exercice 2012, le Conseil communal déterminera lors de l'élaboration du budget les dépenses qui seront intégrées aux crédits spéciaux et celles qui feront l'objet de demandes de crédit.

Fonds communal

En acceptant de constituer à l'occasion du bouclage des comptes de l'exercice 2008 un fonds doté de 9 millions de francs – dont une part consacrée aux mesures de soutien à l'économie et une autre au préfinancement des mesures du projet d'agglomération – le Conseil général a accepté d'anticiper une partie du financement du projet d'agglomération, dont on savait déjà qu'il constituerait une charge conséquente pour la Ville.

Le Conseil communal souhaite consacrer l'essentiel (environ 3 millions) de la part de ce fonds destinée au projet d'agglomération au financement du réaménagement de la place de la gare. Les premières mesures du projet d'agglomération devant être mises en œuvre jusqu'en 2014, le Conseil communal ne prévoit pas de solliciter ce fonds pour d'autres mesures en 2011 et 2012 et en réserve le solde pour le financement des mesures à réaliser en 2013 et 2014.

Classement de motions et postulats

Le présent rapport et son annexe répondant à plusieurs préoccupations exprimées au cours des dernières années par le Conseil général en matière de transports et d'urbanisation, nous vous proposons de classer les motions et postulats ci-dessous.

- a) Motion M. Cotting du 29 novembre 1995 "attire des transports en commun"

L'étude du plan de circulation a démontré l'importance du trafic urbain dans notre ville. Plusieurs causes sont certainement à l'origine de cette situation, parmi lesquelles le coût dissuasif des transports en commun n'est pas à négliger.

Une baisse des tarifs n'étant pas envisageable, nous demandons au Conseil communal d'étudier certaines mesures susceptibles d'améliorer l'attrait des TC auprès du public. Nous pensons, entre autres, à :

- *porter la validité du titre de transport de 30 à 60 minutes, du moins en ce qui concerne les cartes multiconces*
- *autoriser le retour au domicile de l'usager par la même ligne empruntée à l'aller*
- *envisager des abonnements mensuels et annuels transmissibles*
- *envisager un tarif réduit pour les porteurs d'abonnements CFF demi-tarif, voire de pratiquer des tarifs abaissés pour tous les titres de transport destinés aux rentiers AVS, comme cela se pratique dans d'autres villes*

- envisager des conditions spéciales pour les familles.

Nous souhaitons également connaître une estimation des incidences financières de telles propositions afin d'en mesurer l'impact sur les finances de la ville.

- b) Motion V. Houlmann du 22 février 2000 "voies coupées ou renforcées"
Les Montagnes neuchâteloises sont reliées au réseau ferroviaire international par la ligne de Neuchâtel et le TGV et par Le Locle – Besançon (pour combien de temps encore ?).

Ne faisant pas partie du réseau Intercity ou Eurocity, notre région n'est parcourue que par des trains interrégionaux (anciens trains directs) et régionaux.

Il est vrai qu'un train chaque heure, de 6h à 21h environ, relie Bienne ou Neuchâtel, ce qui permet, dans ces gares, de prendre un train en correspondance pour toutes les régions de Suisse et de l'étranger. Si l'on ajoute le fait que le taux de couverture des coûts de la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel est une des meilleures de Suisse, on peut raisonnablement penser que dans l'immédiat le maintien du rail est assuré. Mais que nous réserve l'avenir à moyen et à long terme ?

Le canton de Berne a renforcé son réseau ferré entourant la capitale en introduisant le RER qui s'étend aux régions limitrophe de Bienne, Morat, Fribourg, Avenches, Neuchâtel, Thoune ou encore Langnau. Du côté du Jura, Delémont se trouve sur l'axe Bienne-Bâle, un axe ferroviaire fort avec le RER bernois au sud et le réseau bâlois, exemplaire et transfrontalier, à l'autre extrémité.

Plus à l'ouest, Yverdon se tourne naturellement vers Lausanne qui possède des transports performants.

La mise en place des concepts et plans directeurs des transports montre qu'une région se trouve en marge de cette toile d'araignée ferroviaire et hors de tout système cohérent : le haut du canton de Neuchâtel.

Aussi, afin d'assurer le maintien, voire l'amélioration des relations ferroviaires pour notre région, nous demandons au Conseil communal d'étudier les moyens d'établir une liaison rapide et efficace entre les Montagnes neuchâteloises, Neuchâtel et au-delà.

- c) Motion L. Kurth du 30 janvier 2002 "adapter l'offre de transports en commun aux nouvelles modalités d'organisation du travail"
Le 1^{er} août 2000, les nouvelles dispositions de la loi sur le travail sont entrées en vigueur. Cette nouvelle législation introduit d'importantes modifications dans les possibilités d'organisation du travail au sein des entreprises. Un recours accru au travail en équipe, au travail du soir ou de nuit, doit en particulier être attendu de ce fait, qu'il soit souhaitable ou non.

De ces modifications découleront de nouveaux besoins en matière de transports.

En particulier, les dessertes des zones industrielles par les transports en commun (au niveau urbain et interurbain) devront être analysées avec les entreprises qui pratiquent le travail du soir ou de nuit si l'on entend éviter que ces modifications ne conduisent à un accroissement du recours aux moyens de transports individuels.

Le cas échéant, des offres pourront être faites aux entreprises concernées qui en assumeront le financement.

En collaboration avec son homologue de la Ville du Locle, le Conseil communal est dès lors prié de procéder à un examen des conséquences de la nouvelle loi sur le travail sur les attentes en matière de transports et de préparer avec les compagnies concernées une adaptation de l'offre en transports en commun.

- d) Motion P. Hermann du 26 mars 2002 "transports publics : La Chaux-de-Fonds – Le Locle, une agglomération ?"

Potentiellement, chaque habitant de notre région est un usager occasionnel ou régulier des transports publics locaux. Les études effectuées récemment démontrent que la satisfaction du client se traduit par un indice composé de plusieurs paramètres, tels par exemple :

- la fréquence ainsi que la rapidité des liaisons;*
- le confort et l'accessibilité des véhicules;*
- la facilité d'accès de la destination finale par rapport à d'autres moyens de transports;*
- la transparence de la structure tarifaire;*
- le prix.*

Supposons que vous vous rendiez, à l'occasion, des Monts à l'hôpital de La Chaux-de-Fonds, par exemple, au moyen des transports en commun. Vous irez tout d'abord en bus en ville ou à la gare puis, en bus ou en train à la gare de La Chaux-de-Fonds et enfin en bus à l'hôpital.

Eh bien figurez-vous que le prix de votre trajet aller-retour s'élèvera à Frs. 13.20 et vous ne pourrez pas demander un billet pour l'ensemble du trajet.

Cet exemple est bien entendu valable pour tout trajet entre les deux villes s'écartant notablement de l'axe Espacité à La Chaux-de-Fonds – Technicum au Locle et vice versa.

Or, nous estimons, comme à n'en pas douter la majorité d'entre vous, que ce tarif est largement excessif pour vous permettre d'apprécier à leur juste valeur les vertus des transports publics. D'ailleurs, il n'est pas certain qu'à

ce prix-là, vous réitériez l'expérience et, pire encore, vous serez tenté de rejoindre les rangs de ceux qui dénigrent l'usage des transports publics.

La conclusion paraît couler de source : il faut abaisser ce tarif.

Nous prions donc le Conseil communal d'intervenir auprès des TC SA, le cas échéant des autorités compétentes concernées, afin d'introduire dans l'offre actuelle une carte journalière à un tarif raisonnable, valable sur l'ensemble des transports publics actifs dans et entre les deux villes. Le manque à gagner découlant de cette proposition est difficile à chiffrer en l'état puisqu'il pourrait être compensé par une augmentation de fréquentation et, pourquoi pas, être le thème d'une campagne de promotion visant au rapprochement des citoyens des deux villes.

Alors, en "voiture", s'il vous plaît...

- e) Motion R. Curty du 24 novembre 2005 "déplacements et qualité de vie dans notre ville"

L'augmentation du trafic motorisé en ville provoque une dégradation de la qualité de vie. Cet état de fait est provoqué notamment par la plus grande mobilité des gens par rapport à leur lieu de résidence et de travail ainsi qu'au développement des déplacements pour les loisirs.

Certaines mesures, tant sécuritaires que qualitatives (circulation à proximité des collèges, zones 30) sont à l'ordre du jour afin de rendre notre ville plus conviviale. D'autres projets de plus grande envergure, tels qu'une zone piétonne digne de ce nom au centre ville, ne pourront néanmoins jamais voir le jour sans un itinéraire de délestage du trafic dans la zone Hôtel-de-Ville – Fritz-Courvoisier – Balance. La fermeture de la vallée des Convers au trafic de transit ne fait qu'aggraver les choses.

Un projet d'évitement routier (tunnel) entre le secteur Rue de l'Hôtel-de-Ville 72 et le secteur Rue Fritz-Courvoisier 50 aurait les avantages suivants :

- diminution de la circulation dans le secteur Grande-Fontaine – Hôtel-de-Ville – Fritz-Courvoisier*
- création d'un vrai itinéraire servant à la fois au trafic interne et au transit*
- proximité de l'évitement en direction du Locle au Bas-du-Reymond*
- suppression de nombreux problèmes liés aux idées d'aménagement piétonnier.*

La Chaux-de-Fonds est probablement la seule ville de Suisse de cette importance où la totalité du trafic (interne et transit) est obligée de passer au centre-ville. Toute revitalisation harmonieuse de la ville est de ce fait impossible.

Ce projet concerne le canton de Neuchâtel vu la liaison qu'il fait entre la J20 et la J18 et est également susceptible d'intéresser le canton de Berne vu qu'il résoudrait en tout cas partiellement le problème du transit dans la vallée des Convers.

Nous demandons par conséquent au Conseil communal d'étudier avec les parties concernées les possibilités d'entreprendre ce projet novateur.

- f) Motion PH. Lagger, D. Musy e P. Gasareth du 8 mars 2006 "création d'un réseau efficace de transports publics entre Morteau et La Chaux-de-Fonds" (motion déposée conjointement au Locle et à La Chaux-de-Fonds) *Les transports publics seront amenés à jouer un rôle de plus en plus important à l'avenir : hausse du prix de l'essence, réchauffement climatique et engorgement des villes vont encourager de nombreuses personnes à utiliser les transports publics. Encore faut-il que ceux-ci soient performants et répondent à la demande des utilisateurs.*

Les quelques trains qui desservent La Chaux-de-Fonds depuis la France sont rares et peu fréquentés sauf lorsqu'il y a beaucoup de neige ! Est-ce parce qu'ils ne desservent pas les zones industrielles directement ?

Convaincus que l'offre actuelle est insuffisante, nous demandons aux autorités de nos deux villes de prendre contact avec leurs homologues français, mais aussi avec les autorités cantonales, fédérales, les CFF et la SNCF afin de réaliser un réseau performant de transports publics entre la Suisse et la France.

Ce réseau combiné train et bus devra desservir rapidement les zones industrielles de notre région ainsi que les gares. Des trains plus fréquents venant de la France pourraient circuler entre les trains de l'horaire actuel des CFF.

En complément, la création de lignes de bus pourrait venir compléter l'offre surtout aux heures de pointe. Nous pensons notamment à la ligne de bus Pontarlier – Villers-le-Lac qui pourrait être prolongée jusqu'à La Chaux-de-Fonds.

D'autre part, en 2011, Besançon aura une nouvelle gare TGV sur la ligne Rhin-Rhône à Auxon, situé à 10 km au nord de la ville. La gare de Besançon Viotte verra son rôle renforcé en devenant un espace tertiaire de premier plan et un véritable pôle d'échange. Auxon sera relié à Viotte en offrant une grande facilité d'accès aux voyageurs empruntant des trains régionaux vers le TGV.

En matière ferroviaire, la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Besançon, modernisée et avec davantage de liaisons avec nos deux villes, pourrait être pour notre région la plus rapide porte d'entrée à l'Europe puisque des trains se dirigeant dans toute l'Europe du Nord et du Sud passeront par Auxon. C'est donc un potentiel formidable que nos deux Conseils communaux devraient rapidement explorer.

- g) Postulat M. Gagnebin du 29 août 2006 concernant le transport des bicyclettes"

Suite aux discussions que nous avons eues à la lecture de ce rapport, nous avons constaté que l'offre des transports publics pour le transport des bicyclettes dans la région de Neuchâtel est très inégale.

Afin de rendre les balades en vélo un peu plus attractives dans notre région, nous prions le Conseil communal d'étudier avec la direction des TRN la possibilité d'avoir des prix réduits pour le transport des vélos.

- h) Postulat T. Bregnard du 3 mai 2007 "création, pour les cyclistes, d'axes sécurisés permettant de traverser la ville et d'une voie sécurisée entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle"

De postulats en postulats, peut-être que la politique communale en matière cycliste évoluera de façon positive pour les amoureux de la petite reine (bien servis en cette journée d'accueil du Tour de Romandie) !

Afin de rendre les balades en vélo encore plus attractives dans la région (en particulier vers le parc naturel régional du Doubs) et en ville de La Chaux-de-Fonds, le Conseil communal est prié de poursuivre dans la voie du postulat et d'étudier :

- *la création d'axes sécurisés permettant de traverser la ville en toute quiétude (en privilégiant l'accès aux différents collèges),*
- *la création (en collaboration avec l'Etat et la Ville du Locle) d'une voie sécurisée pour les cyclistes entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle (à défaut Le Crêt-du-Locle), en parallèle aux six voies routières reliant prochainement ces deux lieux!*

Aux yeux du Conseil communal, ces motions et postulats peuvent être classés au vu des évolutions décrites ci-devant et en fonction aussi des éléments suivants :

Le mode de financement des transports publics introduit depuis plusieurs années (système du pot commun), induit que les améliorations ponctuelles apportées sur telle ou telle ligne n'ont qu'une incidence marginale et indirecte sur les finances communales. On appellera utilement toutefois que la Ville consacre désormais annuellement environ 6 millions de francs pour honorer la facture des transports publics, soit sa participation à ce "pot commun" des transports.

Par ailleurs, l'introduction récente d'une communauté tarifaire intégrale a permis d'harmoniser les tarifs pratiqués dans l'ensemble du canton, avec des améliorations sensibles pour la clientèle du Jura neuchâtelois. La validité d'un titre de transport est désormais limitée en temps (par exemple, titre pour deux zones correspondant à toute la région du Jura neuchâtelois : 60 min sans distinction de trajet) et des cartes journalières permettant de circuler toute la journée dans un espace donné peuvent être acquises. Les billets peuvent être achetés en une seule opération pour des trajets combinant bus et train et le coût a été considérablement réduit. Dans l'exemple du trajet reliant l'hôpital du Locle à celui de La Chaux-de-Fonds, le coût du trajet aller-retour est ainsi passé de CHF 13.20 à 6.40, soit une réduction de plus moitié, et ce sans compter l'influence qu'aurait pu avoir l'inflation. Enfin, les porteurs d'un abonnement demi-tarif des CFF bénéficient désormais d'un tarif réduit sur le réseau urbain et interurbain et les jeunes de moins de 19 ans peuvent combiner cet abonnement demi-tarif avec l'offre "voie 7" (abonnement annuel de CHF 99.- ou CHF 249.- s'il est acquis avec l'abonnement demi-tarif) permettant de circuler gratuitement sur tout le réseau CFF et différentes lignes régionales entre 19h. et 5h.

Aussi bien pour les bus et trolleybus du réseau urbain et interurbain que pour les trains des lignes ferroviaires reliant Le Locle à Neuchâtel ou La Chaux-de-Fonds à Bienne, le matériel roulant a été modernisé² et apporte désormais un confort et une image bien meilleurs des transports publics, indépendamment des maladies de jeunesse constatées ces dernières semaines.

La desserte ferroviaire entre La Chaux-de-Fonds et Besançon, à laquelle le Conseil communal voue une attention toute particulière compte tenu des enjeux qui y sont liés, a donné et continue de donner lieu à des interventions régulières auprès des autorités suisses et françaises de différents niveaux, en particulier en alliance avec les communes de Morteau, Villers-le-Lac et Le Locle dans cadre de l'Agglomération Urbaine du Doubs (AUD). Une étude sur les transports dans le couloir Morteau – St-Imier a été mandatée il y a quelques années et a permis de documenter ces interventions. La ligne Besançon – La Chaux-de-Fonds a été intégrée désormais dans le schéma des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien élaboré par Arcjurassien.ch (cantons de Vaud, Neuchâtel, Jura et Berne) et devrait être repris dans celui de la CTJ (Conférence transjurassienne : les mêmes cantons ainsi que les autorités de la Franche-Comté). Enfin, le canton de Neuchâtel soutient désormais le développement de cette ligne et intervient aussi régulièrement auprès des autorités françaises. Celles-ci ont d'ailleurs consenti des investissements importants ces dernières années pour adapter le système de sécurité des trains français à l'évolution des normes en Suisse et ont réalisé des travaux l'été dernier sur la voie en question. L'électrification de la ligne jusqu'à Morteau, permettant la circulation de trains suisses en France est l'une des mesures du projet d'agglomération et le prolongement du parcours des trains français jusqu'à Sonceboz est aussi parfois évoquée.

² Le nouveau matériel roulant a été mis en service par les CFF à la demande du canton qui, d'entente avec les conférences régionales, a choisi, avec les rames "Domino" une solution économique et laissant toute liberté quant au choix du matériel roulant pour le futur TransRUN.

De façon générale, la Franche-Comté perçoit progressivement l'intérêt qu'il y a pour elle d'orienter la clientèle du canton de Neuchâtel vers Besançon plutôt que vers la capitale de la Bourgogne pour rallier le TGV vu la concurrence que se livrent les centres urbains de Belfort-Montbéliard, Dijon et Besançon pour obtenir l'arrêt des TGV dans leur gare plutôt que dans celle du voisin.

En direction de Delémont, le projet de construction d'un troisième rail entre Glovelier et la capitale jurassienne, autorisant des trajets La Chaux-de-Fonds – Delémont par les CJ, a, faute d'être aujourd'hui assurée, connu des développements intéressants. La Chaux-de-Fonds s'est régulièrement prononcée en faveur de cette réalisation et les derniers travaux entrepris sur ce tronçon par les CFF ont permis d'installer des traverses autorisant à terme la pose de ce 3^e rail, grâce à un vote positif du Parlement jurassien.

Quant au projet de TransRUN, mesure majeure du projet d'agglomération, il permettra d'intégrer La Chaux-de-Fonds dans le réseau romand, avec notamment une possibilité de desserte Lausanne – La Chaux-de-Fonds possible sans changement et en moins d'une heure.

La problématique du trafic pendulaire donne lieu à un fort développement des lignes "privées", c'est-à-dire commandées directement par les entreprises aux compagnies de transports pour le transport de leur personnel. Ces prestations sont financées par les entreprises dans le cadre des plans de mobilité toujours plus fréquents. La problématique du travail de nuit, abordée par la motion Kurth du 30 janvier 2002, reste toutefois marginale par rapport aux enjeux du transport la journée et aux heures de pointe. Il apparaît que le volume de ce type de travail reste réduit et qu'il ne génère dès lors pas un important trafic qui justifierait la mise en place de prestations de service public la nuit. Au demeurant, le travail de nuit varie dans un rapport très étroit avec les évolutions conjoncturelles, de sorte que l'organisation de prestations publiques pour la clientèle concernée serait problématique et peu efficace.

Sur le plan routier, outre le projet de contournement au sud par la H20, le contournement est de La Chaux-de-Fonds est en cours d'étude suite à l'insistance des autorités chaux-de-fonnières qui sont à l'origine de l'accord des communes du Jura bernois pour l'abandon de la liaison Renan – Les Convers. Les cantons de Berne, Jura et Neuchâtel mènent ces études conjointement et se sont également appuyés sur l'expertise de mandataires externes, qui évaluent à l'heure actuelle quatre variantes de tracés. La Chaux-de-Fonds est associée à ce projet, qui inclut également des corrections de tracé au Haut du Chemin-Blanc. A ce stade, le projet a été inclus dans le projet d'agglomération et l'enjeu actuel est de terminer les études nécessaires pour démontrer en 2012 une faisabilité dès 2015-16, faute de quoi la Confédération ne l'intégrera pas dans le "paquet B" du projet d'agglomération neuchâtelois. A ce jour, le Canton a confirmé qu'il considérerait ce contournement comme prioritaire dans la mesure où son financement n'entre pas en concurrence avec les contournements par la H20. Cela étant, les premiers résultats des études en cours montrent que, plus encore que pour la H20, des mesures de restriction de trafic au centre sont impératives pour que le contournement soit utile et utilisé.

Enfin, le transport des cycles dans les trains a été envisagé et a donné lieu à des interventions de la Ville auprès des compagnies ferroviaires. Les CFF ont refusé d'offrir ce service, y compris sur les lignes régionales, tandis que les TRN ont donné leur accord pour les lignes des Ponts-de-Martel et des Brenets³ tout en exigeant une contrepartie financière modique, voire symbolique, acquittée par les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds et le Parc naturel régional du Doubs (contribution inférieure à CHF 1'000.- depuis 2007, répartie entre les trois partenaires). Les cyclistes ont encore vu leur sécurité s'accroître à La Chaux-de-Fonds, avec le développement progressif des itinéraires cyclables et l'intégration du Chemin des Rencontres au sein du projet d'agglomération, en lien avec la réfection du réseau routier entre la gare principale et le Haut-du-Crêt.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Le projet d'agglomération s'inscrit parfaitement dans le cadre fixé par le programme de législature et même dans l'ensemble de ses lignes directrices.

Développé en collaboration avec 13 autres communes et l'Etat au sein de la structure du RUN, il concrétise la volonté de renforcer les relations extérieures et de consolider le principe d'un canton organisé sous la forme d'une seule agglomération. Il participe du même coup à la mise en œuvre de nouvelles manières d'envisager la gouvernance des collectivités publiques.

Concrétisation du choix de mettre en évidence le caractère urbain du canton, le projet apporte une contribution importante à la volonté de renforcer l'image de la Ville autour de ses qualités urbaines et de valoriser ses fonctions, prestations et espaces urbains.

Quant à l'ouverture de la gare CFF La Chaux-de-Fonds – Fiaz, elle entre aussi parfaitement dans le cadre du programme de législature puisqu'elle entend contribuer à améliorer l'accessibilité de la Ville depuis l'extérieur et donne ainsi la possibilité d'atteindre une nouvelle partie de la ville sans rupture de charge, à l'image d'un S-bahn. En cela, elle augmente l'aire d'attractivité en contribuant à réduire, si ce n'est les distances, tout au moins les temps de parcours pour relier les lieux.

Cette ouverture contribue également à donner une valeur ajoutée supplémentaire aux sites dont le développement est en projet ou à planifier, en améliorant leur accessibilité. Elle participe à la valorisation des fonctions de production (industrielle, commerciale, culturelle, etc.) qui pourraient voir le jour prochainement.

³ La fréquence d'utilisation de cette prestation est passée entre 2007 et 2009 de 222 à 774 pour la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel et de 50 à 80 sur la ligne Le Locle – Les Brenets.

Conséquences sur les finances

L'investissement de CHF 1'150'000.- induira la charge suivante pour la Ville jusqu'au terme de la période d'amortissement :

Amortissement (2,5 %)	CHF	28'750.-
Intérêts à 3,2 % (taux moyen des emprunts de la Ville sur la moitié de l'investissement)	CHF	18'400.-
Charge annuelle moyenne	CHF	47'150.-

Aucune autre charge d'exploitation n'est à prévoir pour la Ville du fait de cet investissement.

Conséquences sur les ressources humaines

La planification de l'ensemble des mesures du projet d'agglomération a été réalisée jusqu'ici par les services de l'administration, avec l'appui de l'association Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et celui de mandataires veillant à la coordination et la cohérence entre les mesures prévues dans les différentes communes. Il en ira de même à l'avenir, en particulier pour la planification des mesures de deuxième génération.

S'agissant de la réalisation des mesures, certaines pourront être suivies par les services de la ville. Tel sera le cas notamment de la réalisation des accès à la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz. D'autres le seront par les services cantonaux ou les CFF et d'autres encore donneront lieu à des mandats de suivi, comme vraisemblablement l'important projet de réaménagement de la place de la gare.

Dans tous les cas, aucun engagement de personnel lié à la mise en œuvre du projet d'agglomération n'est envisagé par le Conseil communal.

Collaboration intercommunale

Issu de la collaboration entre quatorze, voire seize, communes et l'Etat, le projet d'agglomération s'inscrit également dans une logique voulue par la Confédération. Il constitue dès lors un modèle de collaboration entre collectivités publiques, du moins dans le cadre institutionnel existant.

La lourdeur du processus de coordination confirme en effet, aux yeux du Conseil communal, la nécessité de repenser le découpage géographique et institutionnel de notre canton, voire d'espaces plus larges encore.

La réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz contribuera en outre à l'amélioration des liaisons entre les villes du canton et au sein de l'agglomération. Elle aura un impact positif sur le trafic de transit dans ces localités, en particulier au Locle, où la situation est plus que sensible à l'heure actuelle.

Éléments relatifs au développement durable

d) aspects environnementaux

En favorisant la mobilité durable et le recours aux transports publics et en cherchant à réduire les nuisances dues au trafic, le projet d'agglomération s'inscrit parfaitement dans la logique du développement durable et de sa dimension environnementale.

La gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz permettra de favoriser un recours plus systématique aux transports publics et contribuera au désengorgement des centres-villes. Elle devrait ainsi conduire à une réduction des émissions de polluants et du bruit et contribuer à une plus grande qualité de vie en ville et en particulier dans le quartier Ouest de La Chaux-de-Fonds.

e) aspects sociaux

En favorisant des espaces urbains de qualité et en développant des lieux conviviaux, le projet d'agglomération cherche à revaloriser la ville comme lieu social, de rencontres et d'échanges. Il favorise aussi le retour en ville de catégories de population qui cherchaient à s'établir en périphérie à la fin du vingtième siècle et laisse donc espérer davantage de mixité sociale en ville. En créant de surcroît des conditions-cadres favorables à la mobilité douce, il contribue à entretenir une activité physique modérée, à saluer sous l'angle de la santé publique. Il s'inscrit dès lors clairement en relation avec la dimension sociale du développement durable.

f) aspects économiques

Outre qu'il suscitera des investissements financés partiellement par la Confédération et le Canton dans notre région, le projet d'agglomération est surtout de nature à améliorer les voies de communication de la Métropole horlogère – et le Jura neuchâtelois – vers le Plateau suisse et la France voisine. Avec le projet du TransRUN, il offre en outre à La Chaux-de-Fonds une opportunité de consolider son rôle de première ville du canton et de pôle urbain régional.

Toutes ces dynamiques, pour autant qu'elles soient accompagnées judicieusement, peuvent également se traduire par un élan démographique et économique conforme à la logique économique du développement durable.

L'ouverture d'un nœud de transports est en outre un facteur positif pour la localisation d'entreprises. Les perspectives de développement liées à la concrétisation d'un plan spécial à proximité de cette nouvelle gare et à la réaffectation des abattoirs figurent parmi les retombées attendues de la réouverture de cette halte ferroviaire au vu des améliorations apportées en termes d'accessibilité.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter le projet d'arrêté ci-dessous et classer les motions et postulats cités ci-devant.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
Le président La chancelière
Laurent Kurth Muriel Barrelet

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 1'150'000.- est accordé au Conseil communal, à raison de CHF 840'000.- à titre de participation aux travaux d'étude et de réalisation de la gare de la Fiaz et à raison de CHF 310'000.- pour la création d'un parking d'échange.

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements.

Article 3.- L'investissement sera amorti au taux de 2,5 %.

Article 4.- Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit et à procéder aux transactions immobilières relatives aux travaux.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
Le président La secrétaire
Marc Schafroth Aline Fleury

Rapport d'information du Conseil communal **élaboré conjointement entre l'Etat et 14 communes** **relatif au projet d'agglomération RUN (volet transports et** **urbanisation) et à la réalisation des mesures de sa pre-** **mière phase**

(du 4 novembre 2010)

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Résumé

Le projet d'agglomération, au sens que lui donne la Confédération, est un instrument de planification portant en particulier sur la coordination de l'urbanisation et des transports dans les agglomérations. La mise en œuvre des différents projets d'agglomération au niveau suisse est soutenue par le fonds fédéral d'infrastructure à hauteur de 3.4 milliards de francs sur 20 ans.

Le présent rapport présente le projet d'agglomération du réseau urbain neuchâtois (RUN) et les mesures qui le composent. Il est soumis dans le même temps par les Conseils communaux des trois villes du Canton et des communes de la COMUL à leurs Conseils généraux, ainsi que par le Conseil d'Etat au Grand Conseil. Cette simultanéité illustre le large partenariat et la solidarité sur lesquels est basé ce programme.

Le RUN a déposé un seul et unique projet d'agglomération à la Confédération en décembre 2007. Il intègre les trois villes du Canton, ainsi que les communes d'agglomération offrant un degré d'urbanité reconnu, pour former une entité de plus de 100.000 habitants, visible aux plans national et international.

Pour soutenir la prospérité du territoire cantonal, les axes d'action définis visent à atténuer ses divisions séculaires (haut/bas et ville/campagne), et à catalyser ses forces urbaines génératrices de croissance économique.

Outre sa mesure-phare, le TransRUN, le projet comprend de nombreuses actions concernant notamment les pôles de développement économique, la revalorisation du corridor Morteau-La Chaux-de-Fonds, ou de multiples actions au bénéfice des transports publics, de la fluidité ou de la modération du trafic urbain, ou encore de la mobilité douce.

Le calendrier prévoit que la Confédération signera à fin 2010, avec chaque agglomération de Suisse, un accord sur les prestations portant sur une première phase

de réalisation, et cadrant les principes généraux du financement des mesures. Il sera complété, pour chaque mesure, avant le début des travaux, par une convention de financement précisant les termes exacts de l'intervention et la participation fédérale.

Les mesures du projet d'agglomération RUN auront un réel impact sur la situation des transports et de l'urbanisme dans les communautés urbaines du Littoral et des Montagnes neuchâteloises.

Le présent rapport permet de faire comprendre les enjeux des demandes de crédits soumises aux législatifs communaux et cantonal en vue de la réalisation de ces mesures.

En se prononçant sur les demandes de crédits qui leur sont adressés presque simultanément, les autorités législatives des communes concernées et du Canton apportent leur pierre à un édifice bien plus large que le périmètre de leur juridiction. Chaque mesure concerne donc solidairement chaque commune ainsi que l'Etat, les bénéfices de l'ensemble des mesures se répartissant sur l'entier du périmètre de l'agglomération voire au-delà.

Introduction

Un canton, une vision...

Ce titre était celui du rapport du Conseil d'Etat du 26 septembre 2007 concernant la politique régionale, le RUN, le TransRUN et leurs conséquences, qui présente une vision du développement du Canton basée sur la mise en réseau des villes et des régions et soutenue par des axes transports performants. Si nous reprenons ce titre ici, c'est parce qu'il s'applique toujours parfaitement à la stratégie concertée des autorités cantonale et communales pour le développement de notre canton, dans laquelle s'inscrit le présent rapport.

Cette vision et cette stratégie trouvent leur ancrage dans la **Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire**, élaborée avec les Communes et approuvée par le Grand Conseil en 2004. Ce document de base fixe des principes simples et forts, qu'il convient de rappeler:

- La mise en réseau des villes est la clé pour exister comme agglomération de plus de 120'000 habitants sur une scène nationale et internationale, nous présenter unis, donc plus forts, pour contrebalancer le poids de centres de décision extérieurs au canton et être un interlocuteur reconnu pour des alliances avantageuses avec d'autres villes.
- L'alliance des villes et des régions valorise les complémentarités, par exemple entre dynamisme économique et qualité d'environnement.

Dans le domaine des **transports**, élément-clé du développement économique et du renforcement des solidarités cantonales, l'accent est mis sur le développement de l'offre des transports publics qui devront prendre en charge l'augmentation de la demande de déplacements. Le réseau de transport public souffre en effet de la-

cunes sur sa colonne vertébrale et d'une insuffisance de fréquence sur sa desserte capillaire. Conscient de cette situation, le canton s'est doté successivement d'une conception directrice des transports publics et d'un plan directeur des transports visant à apporter des solutions aux problèmes de mobilité. L'objectif principal des options politiques retenues dans ces instruments est, à moyen terme, le renforcement des transports publics.

Dans le domaine de l'**urbanisme**, cela se traduit notamment par une volonté d'encourager les mobilités douces par la mise en place de réseaux cyclables sécurisés de cheminements piétonniers et de bonnes interfaces avec les transports publics. Il s'agit également d'améliorer la qualité des espaces publics urbains par des éléments d'aménagement, d'animation et d'image et de valoriser les friches urbaines. Le développement de la complémentarité entre les modes de transport est également au premier plan: parcs relais P+R, abris à vélos B+R, aménagements d'espaces publics, etc.

... à concrétiser maintenant!

Le présent rapport s'inscrit dans le droit fil de cette vision et de cette stratégie. Il vise à la concrétiser en sollicitant des crédits d'investissement pour la réalisation, en 2011 et 2012, de mesures liées à l'urbanisme et à la mobilité.

Le présent rapport est soumis presque simultanément par les Conseils communaux de l'association "Réseau des trois villes" et des communes de la COMUL⁴ à leurs Conseils généraux. Dans le même temps, il est soumis par le Conseil d'Etat au Grand Conseil.

Ces démarches parallèles et coordonnées ont pour objectif des décisions sur des crédits d'investissement nécessaires à la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération en 2011 et 2012. Leur simultanéité et le contenu identique des rapports, à l'exception des montants des parts de financement respectives, illustrent le large partenariat sur lequel est basé ce programme.

Qu'est-ce que le projet d'agglomération?

Le projet d'agglomération est un instrument de planification permettant de coordonner les thèmes transversaux d'une agglomération. Il s'appuie sur la collaboration horizontale (entre partenaires à l'intérieur de l'agglomération) et verticale (Confédération–canton–agglomération). Il vise ainsi à garantir la coordination des projets et leur mise en œuvre au sein des agglomérations de Suisse, en y impliquant les différents partenaires concernés.

⁴ La Communauté urbaine du Littoral (COMUL) est constituée de 12 communes du Littoral Neuchâtelois dont la Ville de Neuchâtel, unies dans la mise en œuvre de projets communs.

Origine et objectifs

Un petit retour en arrière s'impose: le 19 décembre 2001, le Conseil fédéral approuvait le rapport sur „La politique des agglomérations de la Confédération“, donnant ainsi le coup d'envoi d'un engagement accru de sa part dans ce domaine. La Confédération entend désormais se préoccuper davantage des besoins des espaces urbains – sans pour autant négliger les espaces ruraux – notamment en favorisant la coopération entre la Confédération, les cantons et les villes, ainsi que la coopération au sein même des agglomérations. Le rapport du Conseil fédéral propose des mesures pour tous les domaines politiques importants qui relèvent de la compétence de la Confédération et qui touchent aux agglomérations (par ex. les transports, l'organisation du territoire, le sport et la culture, la politique sociale et la politique d'intégration des étrangers). L'introduction de projets d'agglomération constitue une priorité de la politique fédérale en la matière.

Le projet d'agglomération est un plan de mesures pour un espace déterminé et porte en particulier sur l'urbanisation et les transports. Il se concentre sur les problèmes reconnus comme prioritaires et fixe les conditions d'organisation, de financement, ainsi que l'échéancier de la mise en œuvre des mesures. Il s'agit d'un produit commun des acteurs concernés à l'échelon communal et cantonal. Dans un premier temps, l'agglomération définit au niveau stratégique les grandes lignes du développement spatial souhaité. Les instances responsables fixent ensuite les domaines d'intervention prioritaires qui découlent de cette vision d'ensemble. Ces domaines prioritaires de mise en œuvre sont progressivement concrétisés sous forme de modules d'action. Ces derniers fixent les mesures à prendre, en indiquent les effets attendus et mettent en évidence les conséquences financières et organisationnelles de leur mise en œuvre.

Le contenu du projet d'agglomération est indépendant du fait qu'une mesure soit de la compétence cantonale ou communale. Le projet d'agglomération est le résultat d'un processus placé sous la responsabilité des acteurs politiques. Un processus limité à l'échelon technique des administrations ne peut en effet garantir à lui seul la large acceptation par les milieux politiques et par la population qui est nécessaire à la réalisation du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération doit permettre aux agglomérations de résoudre leurs problèmes de manière ciblée, coordonnée et efficace et de se développer en conformité avec les principes de la durabilité. Aujourd'hui, les communes d'une même agglomération collaborent dans certains domaines spécifiques. Le mode et l'ampleur de cette coopération sont plus ou moins aléatoires. Il n'existe pas de coordination générale des différentes politiques sectorielles qui doivent être mobilisées. Cette approche ne permet pas toujours de trouver des solutions efficaces aux problèmes, ni d'exploiter pleinement les potentiels des agglomérations. Or, la coordination et l'exploitation des potentiels sont indispensables pour permettre aux agglomérations de maintenir, voire d'améliorer leur compétitivité, d'assurer leur développement et de renforcer leur qualité de vie. Le projet d'agglomération doit aider les agglomérations à ne plus agir uniquement en termes sectoriels et dans le cadre des limites institutionnelles existantes, mais à partir d'une vision d'ensemble, qui dépasse les limites communales. Le projet d'agglomération permet aux agglomérations d'établir des priorités et d'utiliser efficacement les moyens disponibles.

Exigences de la Confédération

Dans le cadre de sa politique des agglomérations, la Confédération accorde pour l'heure la priorité au trafic. À partir de 2006, elle a décidé de mettre à disposition chaque année entre 300 et 350 millions de francs en faveur du trafic d'agglomération, d'abord au profit de certains grands projets qualifiés d'urgents. Ce cofinancement implique en particulier que les agglomérations soumettent un projet d'agglomération à la Confédération. Sa préoccupation essentielle est de mieux harmoniser le développement de l'urbanisation, du système des transports et les impératifs écologiques, seul moyen de contenir l'extension spatiale des agglomérations. Le projet d'agglomération doit fournir la preuve que l'urbanisation et les transports sont coordonnés et que leurs effets négatifs sur l'environnement ont été réduits. Le but est de garantir des structures urbaines susceptibles de contenir autant que possible les flux de trafic individuels et de favoriser une desserte efficace par les transports publics. Le projet d'agglomération indique les mesures permettant de limiter le volume du trafic dans les agglomérations. Il montre en outre comment coordonner les moyens de transport avec le développement de l'urbanisation (et inversement). Il détermine en particulier les pôles urbains, la localisation des générateurs de trafic (par ex. les centres commerciaux), ainsi que les mesures destinées à la rénovation urbaine, à la densification des constructions et à la limitation de l'extension des zones urbanisées. Le projet d'agglomération traite l'ensemble des questions de transport : il indique les mesures à prendre dans le domaine des transports publics, du trafic motorisé individuel et des transports non motorisés, ainsi que leurs relations d'interdépendance. Enfin, le projet d'agglomération doit contribuer à améliorer la situation environnementale globale et la qualité de vie à l'intérieur des espaces urbains.

Relations aux instruments de planification existants

Les liens entre les parties du projet d'agglomération à incidences spatiales et la planification directrice cantonale sont régis par les principes suivants:

- Le nouveau plan directeur cantonal⁵ et le projet d'agglomération se complètent et se renforcent mutuellement.
- Le plan directeur assure la coordination du développement de l'agglomération à grande échelle, avec les régions et les cantons avoisinants.
- Le projet d'agglomération fait office de zoom géographique et thématique. Il se concentre sur les problèmes spécifiques à l'agglomération et les traite de manière beaucoup plus détaillée que ne le permet le plan directeur.

⁵ Selon la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, art. 8), le plan directeur cantonal définit *la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, compte tenu du développement souhaité, ainsi que l'ordre dans lequel il est envisagé d'exercer ces activités et les moyens à mettre en œuvre*. Il a force obligatoire pour les autorités.

Le projet d'agglomération peut être considéré par le canton soit comme partie intégrante de son plan directeur, soit comme instrument distinct. L'effet contraignant pour la Confédération est cependant garanti exclusivement par le biais du plan directeur cantonal.

La Confédération a fixé au 31 décembre 2007 le délai pour la remise à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) des rapports sur les projets d'agglomération de première génération, pour toutes les agglomérations prétendant à un cofinancement de leurs mesures entre 2011 et 2014 (paquet A).

Fonds fédéral d'infrastructure

La mobilité croissante et les problèmes de trafic qu'elle implique dans les agglomérations et sur le réseau des routes nationales devront aussi pouvoir être gérés à l'avenir. De même, la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques devra être maintenue.

A l'initiative populaire "AVANTI" de 2002, qui demandait notamment la mise à quatre pistes du tunnel routier du Gothard, le Conseil fédéral a opposé un contre-projet. Celui-ci maintenait certes le principe de l'augmentation de la capacité du Gothard, mais y ajoutait le développement des infrastructures de transport dans les agglomérations dans le but de soulager celles-ci des nuisances liées au trafic. L'initiative était alors retirée, mais le contre-projet refusé en votation populaire en 2004. Il s'est cependant avéré que l'amélioration des infrastructures de transport dans les agglomérations était largement soutenue. Le Conseil fédéral a alors décidé de soumettre aux Chambres fédérales le principe du fonds d'infrastructure, accepté en 2006 et opérationnel depuis début 2008.

A travers le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, ce sont au total 20,8 milliards de francs qui sont disponibles sur une durée de 20 ans dès 2008, répartis comme suit entre quatre domaines:

- 8,5 milliards de francs pour achever le réseau des routes nationales, tel que décidé en 1960;
- 5,5 milliards de francs pour supprimer les goulets d'étranglement chroniques entravant le réseau des routes nationales existant;
- 6 milliards de francs pour les infrastructures de trafic d'agglomération privé et public, dont 2.56 milliards pour des projets dits urgents (dont la construction peut débuter avant 2010), parmi lesquels aucun projet neuchâtelois n'a été retenu, et 3.44 milliards pour des projets d'agglomération;
- 0,8 milliard de francs pour le maintien de la qualité des routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques.

Le fonds d'infrastructure résulte de la réorganisation du financement spécial pour la circulation routière et est alimenté par une partie des recettes à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière de même que par les réserves du financement spécial pour la circulation routière.

L'Assemblée fédérale libérera le crédit global par phases successives. En 2007, elle a approuvé l'enveloppe financière pour la première phase, en même temps que l'instauration du fonds d'infrastructure (11.86 milliards de francs). Ces moyens serviront à achever rapidement le réseau des routes nationales, à exécuter dès 2008 des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés, ainsi qu'à maintenir les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Le reste de la ligne de crédit sera bloqué dans un premier temps.

Le projet d'agglomération RUN

La stratégie cantonale du RUN

Le canton de Neuchâtel est fortement exportateur. Pourtant, aucune de ses villes n'atteint le seuil de 100'000 habitants, minimal pour se positionner avantageusement sur les scènes nationale et internationale. En outre, son territoire est divisé par un antagonisme haut/bas pluriséculaire, renforcé par une opposition villes/campagnes tout aussi ancienne.

La stratégie RUN vise à dépasser ces divisions et à mettre en réseau les forces urbaines du canton, dont les atouts sont complémentaires, pour qu'elles fonctionnent comme une seule et même agglomération, plus puissante sur les scènes nationale et internationale dont dépend la prospérité cantonale. Le rôle des trois villes et de la communauté urbaine du Littoral (Comul) dans la construction de la stratégie RUN est ici à mettre particulièrement en évidence. En effet, au travers de plusieurs rencontres de travail sur leur avenir commun au début des années 2000, notamment entre représentants des villes, elles sont à l'origine des constats et des propositions ayant conduit à l'adoption de la stratégie du réseau urbain neuchâtelois et à la création de l'Association RUN. De fait, les communes urbaines sont les véritables moteurs du développement économique de la région, hébergent 70% des habitants et 80% des emplois du Canton, proportion que la mise en place des pôles de développement fera encore croître à l'avenir. Les villes et les communes urbaines en subissent d'ailleurs également les conséquences en termes de trafic (nuisances, engorgement, etc.).

Dès 2002, dans son programme de législature 2002-2005, le Conseil d'Etat a fait de la stratégie RUN, sa première priorité, à mettre en œuvre pour redresser la situation du canton et trouver la voie d'un développement durable. Elle vise à resserrer les mailles du tissu socio-économique neuchâtelois, afin de mettre en commun les atouts respectifs des pôles urbains du canton (industrie, tertiaire supérieur, recherche, culture, sport, etc.), de dépasser les limitations des contextes locaux et de composer une agglomération plus compétitive au plan régional, national et international.

A Neuchâtel, à la différence d'autres cantons, le projet d'agglomération est une première priorité politique. Il joue un rôle structurant pour d'autres politiques cantonales, dans le but de positionner l'agglomération neuchâteloise dans le réseau des villes suisses.

Relations avec les autres politiques cantonales

La stratégie RUN est en relation avec les autres politiques cantonales, qu'elle oriente et fédère. Il s'agit notamment de :

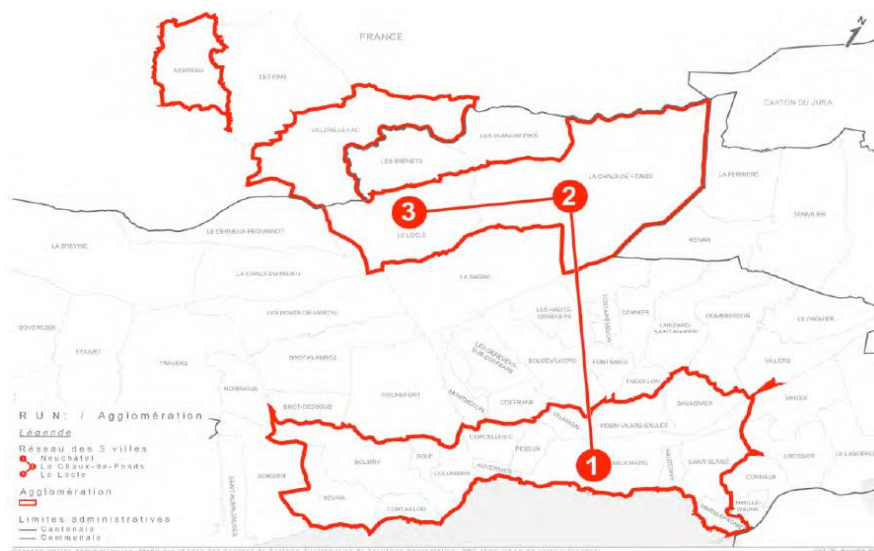
- l'aménagement du territoire: l'aspect prioritaire de la stratégie RUN a été confirmé par la Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire 2004, approuvée par le Grand Conseil le 26 janvier 2005, qui a défini les conditions de sa mise en œuvre et développée dans la révision du Plan directeur cantonal (1ère phase, décembre 2007);
- la politique des transports et notamment le projet TransRUN, qui a fait l'objet de nombreuses études et se développe aujourd'hui dans le cadre du plan directeur des transports 2020 (octobre 2007);
- la mise en œuvre par le Canton de la nouvelle politique régionale de la Confédération: un programme pluriannuel de développement est établi à l'échelon trans-frontalier, intercantonal et cantonal;
- la stratégie cantonale des pôles de développement économique: tous les pôles d'importance cantonale sont desservis par les transports publics;
- la politique touristique qui met le Réseau urbain neuchâtelois au cœur de l'espace du temps, stratégie cantonale;
- les politiques cantonales de réorganisation des équipements et des services publics (hôpital, école, permis de conduire, cadastre, etc.), les concentrations n'étant acceptables qu'à la condition de contribuer à la concrétisation d'une agglomération multipolaire et d'améliorer l'accessibilité depuis tous les lieux du canton (corrélation avec le projet de TransRUN et les transports publics).

La politique cantonale d'agglomération RUN est au cœur de la stratégie de développement durable du canton (économique, sociale, environnemen-tale). Sa mise en œuvre s'effectue conformément au principe fixé par la Conception directrice cantonale 2004 de l'aménagement du territoire. Le projet d'agglomération RUN est l'un des accords établis pour la mise en œuvre de la politique cantonale. Il s'articule de la manière suivante avec les contrats d'agglomération et avec le plan directeur cantonal:

- les contrats d'agglomération sont les accords partenariaux passés entre le canton et les communes urbaines pour la réalisation de diverses mesures, certaines étant intégrées au projet d'agglomération RUN, d'autres n'en faisant pas partie;
- le plan directeur cantonal est le document de référence qui lie la Confédération, le canton et les communes pour la mise en œuvre de ces politiques.

Le projet d'agglomération RUN de décembre 2007

Dans ce contexte, il était logique et cohérent que le RUN suive et s'intègre dans la dynamique lancée par la Confédération avec sa politique des agglomérations et dépose un seul et unique projet d'agglomération en décembre 2007⁶. Un seul et non deux, comme aurait pu le suggérer la vision (aujourd'hui en cours de reconsidération) de l'OFS qui identifie toujours deux agglomérations dans le Canton de Neuchâtel. Le projet d'agglomération RUN intègre ainsi les trois villes du Canton, ainsi que les communes d'agglomération offrant un degré d'urbanité reconnue. Il s'ouvre également sur la France, le périmètre comprenant deux communes françaises, Morteau et Villers-le-Lac, qui entretiennent des liens fonctionnels très étroits avec les villes du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Les communes de Fenin-Vilars-Saules, Savagnier, Valangin et Rochefort ont été prises en compte dans l'analyse, dans la mesure où elles font partie des périmètres OFS. Mais il s'agit en réalité de quatre communes à caractère rural prédominant, qui n'ont pas été retenues dans le projet d'agglomération RUN.



Le périmètre du projet d'agglomération RUN (source: PA RUN 2007)

⁶ A télécharger sous: <http://www.lerun.ch/d2wfiles/document/578/8103/0/ProjetAgglomérationRUN.pdf>

Les communes concernées par le projet d'agglomération sont les suivantes:

Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Bevaix, Boudry, Cortaillod, Bôle, Colombier, Auvernier, Corcelles-Cormondrèche, Peseux, Neuchâtel, Hauterive, St-Blaise, La Tène, ainsi que Morteau et Villers-le-Lac (F).

Le projet d'agglomération RUN intègre de nombreuses mesures, notamment dans les domaines d'action suivants qui déploient leurs effets sur tout ou partie de l'agglomération :

- stratégie et mise en œuvre des pôles de développement économiques d'importance cantonale;
- revalorisation du corridor Morteau-La Chaux-de-Fonds;
- amélioration de la desserte en transports publics;
- gestion du stationnement et création de P+R;
- promotion de la mobilité douce et modération du trafic en zone urbaine;
- aménagements d'espaces publics dans les trois villes;
- liaisons ferroviaires et routières au niveau interrégional et international.

La totalité des mesures du projet d'agglomération RUN est présentée dans les différents tableaux annexés. Plusieurs des quelque 130 mesures soumises à la Confédération concernent le projet TransRUN, dont l'augmentation des cadences ferroviaires, la réalisation de nouveaux points d'arrêts, le développement des transports publics en direction de la France et bien entendu la construction d'un nouveau tronçon de voie ferrée directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Le TransRUN est l'élément autour duquel s'articule l'ensemble de la desserte des régions par trains et par bus. Il oriente par ailleurs les réflexions dans le cadre d'autres infrastructures liées à des politiques spécifiques, telles que l'enseignement et la santé.

Pour ce qui est des autres mesures, les transports publics urbains par bus et trolleybus sont concernés par diverses améliorations. L'espace public fait l'objet de plusieurs interventions dans le sens d'une plus grande sécurité et d'une convivialité améliorée. Les cheminements piétons et cyclistes sont en outre l'objet de nombreuses mesures, ainsi que la mobilité combinée (passages d'un mode de transport à un autre, tel que les sites de P+R, p. ex.).

Hormis le TransRUN, estimé aujourd'hui à environ 850 millions de francs, les mesures prévues dans le projet d'agglomération RUN représentent des investissements estimés à quelque 200 millions de francs. En déposant son projet d'agglomération, le Réseau Urbain Neuchâtelois sollicite une aide financière de la Confédération à la réalisation de ces mesures, incluant le TransRUN et ses mesures d'accompagnement.

Le projet d'agglomération RUN déposé auprès de la Confédération en décembre 2007 a été complété en juin 2008, d'entente avec la Confédération, par un rapport spécifique sur la mobilité douce (piétons et cyclistes) comprenant également des propositions d'actions variées dans ce domaine.

Analyse de la Confédération / Projet de message du Conseil fédéral

En décembre 2008, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet d'arrêté portant sur la libération d'une première tranche de 1.5 milliards de francs du fonds d'infrastructure pour le financement des mesures prioritaires dans les agglomérations entre 2011 et 2014.

Dans le projet de message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté susmentionné, les différents projets d'agglomération sont jugés sur leur rapport coût/utilité global. Les mesures de chaque projet remis sont classées en catégorie A (réalisable entre 2011 et 2014) et B (réalisables entre 2015 et 2018). Pour pouvoir juger de la qualité des projets d'agglomération remis par 29 agglomérations en Suisse, l'Office fédéral du développement territorial a défini des exigences de base et des critères d'efficacité.

Pour pouvoir bénéficier des contributions fédérales, les projets d'agglomération doivent en effet remplir certaines exigences de base concernant notamment la planification et l'organisation du projet d'agglomération. Ces exigences touchent en particulier les domaines suivants: participation de la population, définition d'une entité responsable, analyse de la situation actuelle en matière de transports et d'urbanisme, éventail des mesures, évaluation coût-efficacité, mise en œuvre et controlling. Le projet RUN a satisfait à ces exigences, du fait notamment des structures développées dans le canton pour la collaboration intercommunale et les relations entre communes et Etat. La reconnaissance par la Confédération du RUN comme une seule agglomération est à relever particulièrement. Cette reconnaissance fédérale constitue un soutien fort à la stratégie de développement poursuivie par les autorités neuchâteloises depuis une décennie.

Par ailleurs, les mesures du projet d'agglomération doivent apporter la preuve de leurs effets positifs dans les domaines suivants (critères d'efficacité):

- amélioration de la qualité des systèmes de transport (accessibilité, attractivité, intermodalité);
- encouragement à la densification urbaine (concentration des activités sur des pôles, amélioration de la qualité de vie en ville);
- augmentation de la sécurité du trafic;
- réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources énergétiques.

Evaluation par l'ARE

A la lecture du rapport d'examen de l'ARE de décembre 2008, on s'aperçoit que la Confédération a bien saisi l'objectif du projet d'agglomération RUN de concrétiser la vision du réseau urbain en premier lieu au travers d'une amélioration significative de l'accessibilité en transports collectifs des trois centres urbains (Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) concrétisée par la réalisation d'un projet-clé, le TransRUN, qualifié de "coûteux, mais dont l'opportunité est démontrée".

Le rapport indique encore que les mesures d'accompagnement en faveur des transports publics urbains (prolongement de lignes, renforcements de fréquences, stabilisation de l'horaire), des mobilités douces et de la requalification du réseau routier "permettent d'améliorer la qualité des systèmes de transports dans les trois centres".

L'ARE reconnaît également que le projet d'agglomération s'attelle à structurer l'organisation urbaine dans la logique du RUN (répartition des équipements publics notamment) et propose une vision de concentration de l'urbanisation dans les pôles de développement. A cet égard, il est relevé que "les contrats d'agglomération signés avec les villes et communes définissent le rôle des différents acteurs et constituent la base pour la mise en œuvre du projet d'agglomération".

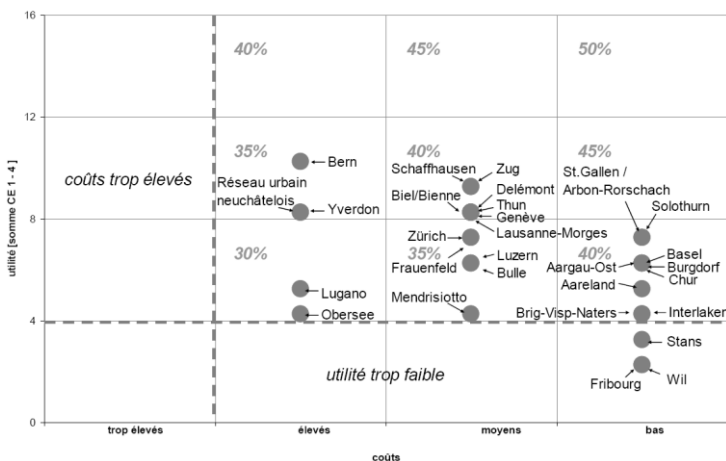
Ceci étant, l'ARE estime que compte tenu de la taille de l'enjeu, soit une rentabilisation maximale de l'investissement dans le TransRUN et de son exploitation, la stratégie d'ensemble en matière de développement urbain vers l'intérieur est encore partielle. Ainsi, il est dit que certains pôles de développement ne sont pas localisés de manière optimale, et que la coordination entre ces derniers et le futur réseau des transports publics n'est pas assurée. L'ARE regrette de plus "qu'une conception du fonctionnement du réseau routier, notamment avec la mise en œuvre du TransRUN pour en renforcer la performance, ne soit pas développée".

L'ARE estime que le projet permet une modification sensible des parts modales en faveur des transports collectifs, améliorant ainsi la qualité de l'air et diminuant le bruit, et que la sécurité des déplacements est également améliorée, notamment à travers les mesures de mobilité douce. Toutefois, en matière de consommation de surface, l'ARE ne voit pas d'inflexion sensible du fait du projet d'agglomération.

Ainsi, au terme de cette analyse, le projet d'agglomération RUN présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 360.6 millions de francs⁷ pour les listes A (projets 2011-2014) et B (projets 2015-2018), ce qui représente un coût élevé pour une agglomération moyenne.

⁷ Dans le PA 2007, le TransRUN était estimé à env. 400 MFr. sans le raccordement au réseau CFF existant, ni plusieurs autres postes pris en considération dans l'estimation la plus actuelle.

Plus précisément, le projet d'agglomération RUN a obtenu 2 points sur 3 possibles pour chacun des quatre critères d'efficacité décrits plus haut, soit 8 points sur un total possible de 12. Ce résultat place notre projet d'agglomération parmi les dix meilleurs de Suisse. Compte tenu de ce bon résultat d'une part, et du coût relativement élevé du projet (au regard de la population concernée) d'autre part, une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux de 35% pour les contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés du projet d'agglomération RUN. Dans la mesure où ce taux est proche du maximum de 40% obtenu par quelques agglomérations, il peut être considéré comme satisfaisant. Ce taux s'applique également à la mesure-phare du projet d'agglomération, le nouveau tronçon de ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (projet TransRUN), mais seulement après déduction du montant que les CFF devraient consacrer à l'assainissement des tunnels de la ligne actuelle, et qui pourrait théoriquement être reporté sur le nouveau tronçon.



Les points attribués aux projets d'agglomération compte tenu de leur apport coût-utilité

Les mesures reconnues par la Confédération

Liste A

Le tableau ci-dessous contient les mesures que la Confédération estime prêtes à être réalisées entre 2011 et 2014 et qu'elle envisage de cofinancer à hauteur de 35% après avoir adapté les bases de coût pour les ramener sur une base 2005 commune à toutes les mesures. Le montant de la part de la Confédération pour cette phase A est repris dans le projet d'arrêté soumis à l'approbation des Chambres fédérales à l'automne 2010.

Il faut noter que le dossier du projet d'agglomération déposé en 2007 était basé sur des estimations. La Confédération, dans son rapport d'examen de décembre 2008, a effectué des corrections sur ces montants en se référant à la base des prix 2005 : sur ce résultat ont été calculés les 35% de contribution.

Ensuite, les projets ont été développés en 2010 avec de nouvelles estimations de coûts plus précises. Dans certains cas, cela a entraîné une augmentation notable des coûts à prévoir.

La part de contribution fédérale annoncée en décembre 2008 reste quant à elle figée.

Mesure	Coût adaptés par la CH (base 2005, rapport examen déc. 2008) ⁸	Contrib. Fédérale = 35%
	[MFr.]	[MFr.]
La Chaux-de-Fonds: Nouvelle Gare Morgarten	1.6	0.6
Réorganisation de l'interface TC pour plusieurs lignes à St-Blaise, dont électrification du nouveau tracé du trolleybus no 7 St-Blaise-Etoile (Marin-Epagnier)	1.7	0.6
Neuchâtel: Place Numa-Droz/nouvelle gestion du trafic (aménagement, réorganisation de l'espace public)	2.8	1.0
La Chaux-de-Fonds: Nouvel aménagement de la Place de la gare	5.4	1.9
La Chaux-de-Fonds: Revalorisation Av. Léopold-Robert	3.2	1.1
La Chaux-de-Fonds: Voies trolleybus TRN rues Armes-Réunies et Dr-Coullery	1.7	0.6
Le Locle: Aménagements place du 1er-Août pour bus	0.5	0.2
Le Locle: Voies bus en traversée de localité	0.2	0.1
Le Locle: Aménagement et exploitation de carrefours et de voiries	3.7	1.3
Mobilité douce mesures liste A, y c. ascenseur Le Locle	27.3	9.6
Total	48.1	17.0

Liste B

Selon l'ARE, les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

⁸ Les coûts réels des mesures, telles qu'elles seront réalisées dès 2011, différeront inévitablement et parfois largement des coûts indiqués dans ces tableaux, résultant d'estimations de 2007.

Mesure	Coût adaptés base 2005	Contrib. fédérale
	[MFr.]	[MFr.]
TransRUN NE-LCdF : nouvelle infrastructure ferroviaire, tracé Cernier (maintien du tunnel Combes inclus)	274.6 ⁹	96.1
La Chaux-de-Fonds: Nouvelle gares Eplatures	1.6	0.6
2ème voie Gare Crêt-du-Loche	6.1	2.2
Neuchâtel: Nouvelle gare Vielle-Ville ou Mail	4.4	1.5
Marin: Nouvelle gare Cité Martini	3.7	1.3
Démolition ancienne ligne	8.0	2.8
La Chaux-de-Fonds: Revalorisation de l'espace public par coupure du trafic de transit et gestion du trafic vieille-ville (Hôtel-de-Ville, Versoix, Charrière, etc.), en lien avec le contournement Est	7.4	2.6
Mobilité douce mesures liste B	6.7	2.3
Total	312.5	109.4

Enfin, plusieurs mesures non retenues pour un financement par la Confédération (restrictions de stationnement dans les centres, créations de P+R, etc.) entrent néanmoins dans l'évaluation de l'ensemble du projet d'agglomération en particulier dans l'évaluation de l'efficacité des mesures envisagées.

Remarque importante sur les coûts des mesures

Dans le projet d'agglomération de 2007, les coûts des mesures ont été estimés selon les connaissances du moment, par les services compétents ou par des mandataires (estimations hors TVA) et ramenés par la Confédération à une base de prix 2005 pour tous les projets d'agglomération de Suisse ("coût initialement estimé de la mesure X" dans le schéma ci-dessous). Pour le RUN elle a arrêté sa part à 35% du coût.

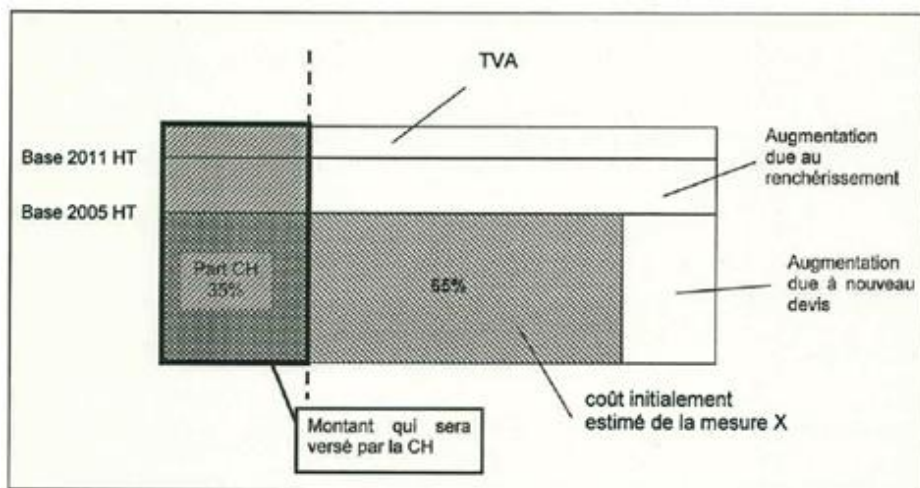
De 2007 à ce jour, les études ont livré de nouvelles estimations pour les coûts des mesures, plus précises ("augmentation suite à nouveaux devis" dans le schéma ci-dessous). Au moment où une mesure est prête à être réalisée, la demande de crédit devra se faire pour l'entier du coût de la mesure, plus la TVA (qui devra être

⁹ Pour calculer la participation fédérale sur le fonds d'infrastructure, les coûts d'investissement prévus pour l'assainissement des tunnels actuels, devisés selon le projet d'agglomération à 126 mios, sont déduits du coût du TransRUN).

payée au fournisseur ou au constructeur), en mentionnant que la participation fédérale viendra en déduction.

La participation fédérale se montera à 35% du coût effectif de la mesure, TVA comprise, **mais au maximum au montant annoncé dans le projet d'agglomération (base 2005, hors TVA) augmenté du renchérissement de 2005 à l'année de réalisation ainsi que de la TVA.**

Illustration:



Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la Confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure. En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

Position de l'Association RUN sur l'évaluation de l'ARE

En avril 2009, le Conseil d'Etat et les 14 communes concernées par le projet d'agglomération ont signé une prise de position à l'attention du chef du DETEC, exprimant leur satisfaction globale quant à l'appréciation portée sur le projet RUN, mais également des demandes d'adaptation de la liste de mesures "A", en particulier l'ajout du point de croisement du Crêt-du-Loche et de la station CFF de Perreux, prévus en "B", respectivement en "C" par l'ARE.

La réalisation d'une voie de croisement à la gare du Col-des-Roches, les P+R Col-des-Roches et Col-de-France, et l'électrification de la ligne ferroviaire Le Locle-Morteau doivent quant à elles pouvoir être réalisées dès 2015, de même que la route de contournement Est de La Chaux-de-Fonds, alors que la Confédération classe ces projets en catégorie C, soit à un horizon de réalisation 2019-2022.

Le Département fédéral des transports, de l'environnement et de la communication (DETEC) n'a cependant pas retenu ces demandes dans le message que le Conseil fédéral a adressé aux Chambres fin 2009. Les listes de mesures présentées plus haut restent donc la base de travail du projet d'agglomération RUN

Echelonnement des mesures dans le temps

Les mesures du projet d'agglomération RUN (voir chap. "Le projet d'agglomération RUN") seront échelonnées dans le temps (2011-2014, voire au-delà) en fonction de leur urgence, de leur degré de maturité technique et de la durée de leur procédure d'approbation.

Mesures anticipées

Certaines de ces mesures ont été ou seront réalisées entre 2009 et 2010, les mesures étant approuvées et les communes ou les services cantonaux concernés disposant des budgets nécessaires dans cette période. Elles ne seront ainsi pas cofinancées par la Confédération.

Mesures 2011-2012

Les mesures dont la réalisation débutera en 2011 ou en 2012 comprennent une partie de celles reconnues par la Confédération pour un cofinancement dans la tranche A (voir chap. "Le projet d'agglomération RUN" et Tableau annexé correspondant). Ce sont pour certaines des mesures nécessaires qui sont discutées depuis longtemps et pour lesquelles des études préliminaires existaient déjà, ou pour d'autres des mesures de faible ampleur qui peuvent être planifiées et réalisées relativement rapidement.

Les demandes de crédits présentées aux législatifs par le présent rapport concernent uniquement les mesures dont la réalisation débutera dans cette première phase de deux ans.

Mesures 2013-2014

Les mesures dont la réalisation débutera en 2013 ou en 2014 incluent le reste de celles cofinancées par la Confédération dans la tranche A. Il s'agit de mesures généralement moins mûres et plus complexes, voire nécessitant une coordination étroite avec d'autres projets contigus.

Aux mesures bénéficiant du soutien financier de la Confédération s'ajoutent toutefois de nombreuses mesures qui en sont exclues en vertu de la Loi sur le fonds d'infrastructure, comme par exemple des améliorations de cadences de desserte sur des lignes de transport public, qui ne génèrent que des coûts d'exploitation supplémentaires, mais pas de construction d'infrastructure à proprement parler. Il s'agira également de mesures jugées d'impact trop local ou éligibles au titre d'autres programmes fédéraux (p. ex. contributions régulières aux investissements des entreprises de transport public régional). Ces mesures, bien que non éligibles pour un financement, sont néanmoins prises en compte dans l'évaluation d'ensemble du projet d'agglomération.

Mesures 2015-2018

Les mesures dont la réalisation est prévue à partir de 2015 (tranche B) comprendront celles que la Confédération ne considère pas comme prioritaires ou comme prêtes à être réalisées avant. Ces mesures feront l'objet du projet d'agglomération RUN de deuxième génération (voir chap. "Le projet d'agglomération RUN") qui sera remis à la Confédération à mi-2012 et qui devra refaire la preuve de l'efficacité des mesures proposées. Elles comprendront notamment comme mesure phare la première étape de réalisation du TransRUN.

Organisation de projet

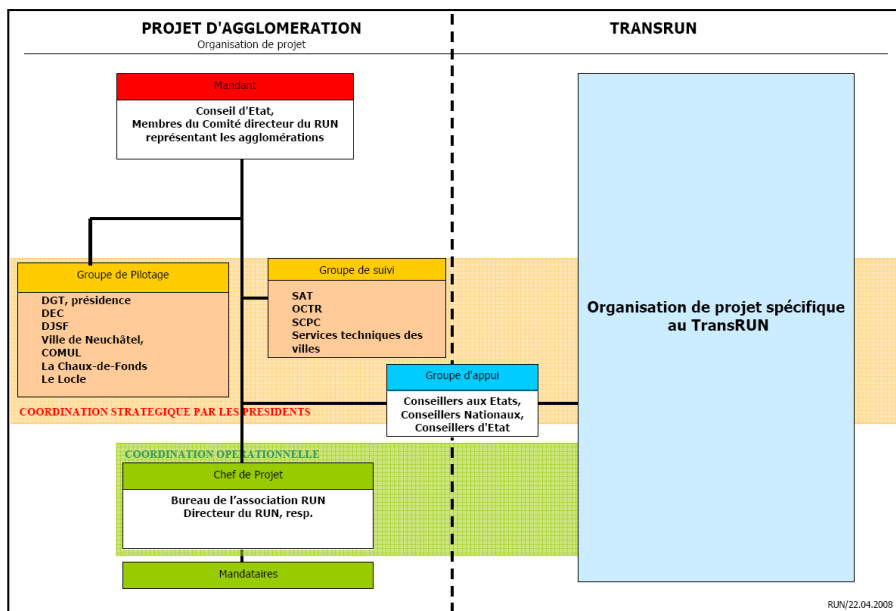
La production du projet d'agglomération pour la fin de l'année 2007 a été confiée à l'Association du Réseau urbain neuchâtelois au printemps 2007. Les travaux ont été suivis par un comité de pilotage politique et un groupe de suivi technique.

Pour l'année 2008, le bureau technique de l'Association RUN a été mandaté par le Département de la gestion du territoire pour assurer la coordination technique, administrative et financière du dossier, dans la mesure où il a établi, au nom des partenaires concernés, le dossier du projet d'agglomération déposé auprès de la Confédération en décembre 2007. Dès début 2008, des compléments d'études, convenus avec l'ARE en 2007, ont été réalisés afin de remplir les exigences de base fixées par la Confédération pour la remise des dossiers. Suite à une première séance de travail avec les offices fédéraux concernés en mars 2008, d'autres études complémentaires jugées indispensables pour la défense du dossier ont été décidées et engagées, notamment une étude complémentaire sur la mobilité douce et des concepts détaillés de desserte par les transports publics des pôles de développement du Crêt-du-Loche et des Buchilles.

Organisation mise en place pour la suite des travaux

Après la production du projet d'agglomération de 1^{ère} génération en 2007 et la période intermédiaire de 2008, à l'issue de laquelle l'ARE a rendu son évaluation des projets d'agglomération, la poursuite de la gestion du projet d'agglomération RUN dès début 2009 est à nouveau confiée par le Conseil d'Etat et les Communes à l'association RUN et à sa structure technique. Ces derniers, partenaires de l'agglomération, sont regroupés au sein d'une structure de conduite du projet. Le groupe de pilotage est présidé par le chef du Département de la gestion du terri-

toire, il est constitué du chef du Département de l'économie et du chef du Département de la justice, de la sécurité et des finances, pour le Conseil d'Etat, ainsi que des représentants politiques des trois villes et des délégués du Littoral ouest et du Littoral est. Il est accompagné dans ses travaux par les chefs des services de l'administration cantonale concernés par le projet d'agglomération, à savoir ceux des ponts et chaussées de l'aménagement du territoire et des transports. Des mandataires externes complètent cette organisation au besoin. Des groupes techniques ou les administrations coordonnent les travaux techniques et la planification au plan administratif.



Organisation de projet "Projet d'agglomération" (source: rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil du 6 mai 2009)

Le mandat confié à l'association RUN inclut de nombreux aspects:

- le secrétariat et la production des bases de décision du groupe de pilotage;
- le suivi de la planification et du développement des mesures par les services communaux ou cantonaux;
- le suivi de la production des données nécessaires au suivi du projet d'agglomération (monitoring);
- la coordination avec les projets de contournements autoroutiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds (H18 et H20), ainsi qu'avec le projet TransRUN (groupe de pilotage ad hoc);

- l'élaboration du concept de financement de la part non financée par la Confédération pour la réalisation des mesures;
- Les contacts avec l'ARE et la coordination des directives et exigences;
- l'élaboration du projet d'agglomération "2^{ème} génération".

La conduite du projet est assurée jusqu'à fin 2012 par un crédit de CHF 1'600'000.- voté par le Grand Conseil en 2009.

Calendrier "technique" pour la concrétisation des mesures

Pour toutes les mesures dont la réalisation doit débuter en 2011 et en 2012, l'ARE a demandé à recevoir les avant-projets (plans et devis à +/- 20% en règle générale) jusqu'au 31 décembre 2009, délai qui a pu être tenu grâce au considérable travail fourni par l'ensemble des partenaires au projet. Pour les mesures liées aux transports publics, les avant-projets ont en général été réalisés par les entreprises de transport concernées, pour ceux liés aux aménagements urbains et de voirie, par les communes, et notamment les trois villes.

Pour la réalisation des avant-projets pour plusieurs des mesures concernant la mobilité douce, et notamment toutes les mesures concernant les communes de la COMUL hors la Ville de Neuchâtel, le groupe de pilotage a décidé de confier un mandat à un bureau privé spécialisé, cofinancé par l'Etat et les communes.

La planification des mesures prêtes à être réalisées en 2011 et 2012 se poursuit en 2010 avec les phases de planification de détail. Les premières autorisations de construire pourront être délivrées entre fin 2010 et mi-2011, en cas de déroulement sans opposition.

En ce qui concerne les mesures prêtes à être réalisées en 2013, les avant-projets seront remis à l'ARE entre fin 2010 et mi-2011, et ainsi de suite, systématiquement 2 ans avant le début de la réalisation.

Calendrier "politique" pour l'octroi des moyens financiers

Les grands objectifs que les autorités neuchâteloises se sont donnés ont pour l'heure été atteints. Le projet RUN a été retenu par le Conseil fédéral, l'agglomération unique regroupant 14 communes du Littoral et des Montagnes (auxquelles sont associées deux communes françaises) a été reconnue et le financement des mesures retenues par la Confédération est envisagé à hauteur de 35%.

L'adoption par le Conseil fédéral du message qu'il a transmis aux Chambres fédérales à l'appui d'un projet d'arrêté portant octroi d'un crédit d'environ 1,5 milliards de francs pour l'aide à la réalisation des mesures relevant de la tranche A des projets d'agglomération a eu lieu en novembre 2009. Les Chambres traiteront le sujet en 2010, l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructure devant intervenir au 1^{er} janvier 2011.

A fin 2010, l'ARE signera avec chaque agglomération un accord sur les prestations comprenant toutes les mesures "A" utiles à l'efficacité du projet d'agglomération, y compris celles non financées par la Confédération. L'accord sur les prestations fixera les responsabilités respectives dans le cadre de la mise en œuvre des mesures, les principes généraux relatifs au financement et les exigences en matière de suivi et de contrôle des effets. A ce stade, les mesures se trouveront à des degrés de maturité très différents.

Avant le lancement des travaux pour chaque mesure et une fois toutes les autorisations délivrées, les offices fédéraux concernés et les cantons signeront des conventions de financement pour chaque mesure.

La décision des Chambres (arrêté fédéral sur le programme de développement du trafic d'agglomération) fixera le contenu du programme 2011-2014 (paquet A). Les mesures présélectionnées pour être inscrites dans le paquet B (2015-2018) figureront dans le message à titre d'information, mais ne feront pas partie de l'arrêté fédéral. Elles seront inscrites dans le projet d'agglomération de 2^{ème} génération à déposer d'ici mi-2012 auprès de l'ARE.

En parallèle à la procédure fédérale, les autorités locales concernées doivent décider du financement de la part non couverte par la Confédération. C'est l'objet du présent rapport. Le calendrier de la direction de projet prévoit l'octroi des crédits communaux et cantonal en octobre ou novembre 2010 pour la réalisation des mesures en 2011 et 2012. Quelques demandes de crédits spécifiques feront néanmoins l'objet de rapports ad hoc pour les mesures les plus importantes des villes (à l'exemple du projet de la place de la gare de La Chaux-de-Fonds). Ces mesures font partie intégrante et sans réserve du projet d'agglomération et de la démarche présentée dans le présent rapport.

Projets d'agglomération 2^{ème} génération

29 projets d'agglomération sont retenus par la Confédération pour un cofinancement de leurs mesures durant la période 2011 – 2014. On parle, pour ceux-ci, de 1^{ère} génération des projets d'agglomération.

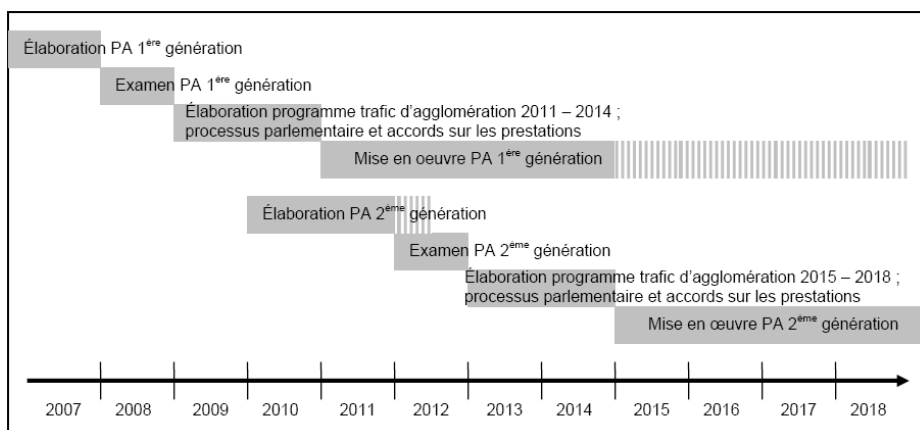
Les projets d'agglomération de 2ème génération visent à inscrire des mesures à l'étape 2015 – 2018 du trafic d'agglomération. On en distingue deux types :

- Les projets d'agglomération retravaillés : ils ont participé à la première étape du programme trafic d'agglomération. Ils sont retravaillés par l'organisme responsable dans le but d'en améliorer l'efficacité et de prendre en considération les modifications des conditions cadres, les effets des mesures de la 1^{ère} génération ou autres évolutions de la situation de l'agglomération et d'accéder au fonds d'infrastructure pour la poursuite de la mise en œuvre du projet d'agglomération. Ils font l'objet d'une nouvelle évaluation.
- Les nouveaux projets d'agglomération : ils n'ont pas participé à la première étape du programme trafic d'agglomération et font l'objet d'une première évaluation par la Confédération.

Le projet d'agglomération RUN fait partie des projets retravaillés. Le délai fixé pour la remise des projets retravaillés est le 30 juin 2012. Le délai fixé pour la remise des nouveaux projets d'agglomération est le 31 décembre 2011.

La Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure précise que le Conseil fédéral doit rendre compte tous les 4 ans à l'assemblée fédérale de l'état de réalisation du programme et lui proposer la libération des crédits pour la période suivante. La libération des moyens à destination du trafic d'agglomération s'effectue donc par périodes quadriennales jusqu'à la dissolution du fonds (la LFINr précise que le fonds est dissout après une durée maximale de 20 ans).

Les étapes et délais de l'élaboration et évaluation des projets d'agglomérations sont représentés sur la figure ci-dessous :



Planning des projets d'agglomération 2^{ème} génération (source: Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération)

Pour l'évaluation de la 2^{ème} génération des projets d'agglomération, la réalisation des mesures A durant la période 2011-2014 (et des mesures non subventionnées annoncées pour la même période) sera prise en compte. Selon le niveau de mise en œuvre (nombre de mesures réalisées, efficacité du système), le taux de cofinancement pour la période B (2015-2018) peut être diminué de 5 ou 10% (points), voire être complètement supprimé si l'efficacité conjointe des mesures proposées n'est pas jugée suffisante.

Monitoring

Les investissements considérables qui seront effectués dans les décennies à venir par les agglomérations, les cantons et la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération exigent un contrôle sur le plan de la mise en œuvre et de l'efficacité. A cet effet, il est nécessaire de suivre au fil du temps l'évolution d'indicateurs quantitatifs ("monitoring").

La mise en œuvre de certains indicateurs exige que les agglomérations/cantons procèdent eux-mêmes à des collectes de données ou transmettent à la Confédération des données cantonales existantes. Les indicateurs retenus (au nombre de 19) représentent les cinq objectifs auxquels doivent satisfaire les projets d'agglomération: l'amélioration des systèmes de transport, la densification des milieux urbains, la sécurité du trafic, la protection de l'environnement et les aspects financiers.

Le set d'indicateurs permet le suiti des mesures du projet d'agglomération et rend possible une comparaison entre les agglomérations. L'analyse des résultats permet d'identifier et d'expliquer d'éventuels liens de causalité avec les mesures prises et démontrer leur efficacité.

Le contrôle des effets du projet d'agglomération se base sur la mesure de la satisfaction d'objectifs quantitatifs. Il pourrait être à la base de malus pour les agglomérations ne réalisant pas les objectifs fixés (diminution du taux de cofinancement). Il se fera par quelques indicateurs seulement, qui doivent être très fiables et disponibles dès 2010, pour assurer leur analyse dès la première période de mise en œuvre du projet d'agglomération. Ces indicateurs sont la part modale respective des différents modes de transport, les habitant-e-s et emplois par classes qualitatives de desserte par les transports publics, ainsi que les accidents de la circulation. Ils seront complétés éventuellement par un critère de coût.

La mise en œuvre de certains indicateurs exige que les communes et l'Etat procèdent eux-mêmes à des collectes de données ou transmettent à la Confédération des données cantonales existantes (p. ex. statistique des zones à bâtir et de leur taux d'occupation, horaires des entreprises de transport public, comptages de trafic routier, etc.).

Impact des mesures sur les communautés urbaines et le Canton

Conjointement, dans la durée et dans l'espace, les mesures des listes annexées au présent rapport auront un réel impact sur la situation des transports et de l'urbanisme dans les communautés urbaines du Littoral et des Montagnes neuchâtelaises.

"Conjointement" signifie que les effets des mesures se renforcent et se multiplient les uns les autres. Vouloir estimer l'effet d'une seule mesure prise séparément n'a pas de sens. A titre d'exemple, un parking d'échange ne vaut presque rien s'il n'est pas accompagné d'une bonne information, d'une desserte performante par les transports publics, d'une tarification des transports publics combinée et de mesures de revalorisation des centres, par exemple. Chacune de ces mesures prise séparément n'aura qu'un faible effet, voire aucun. C'est bien leur combinaison qui en fait un ensemble attractif susceptible de résoudre ou de prévenir des problèmes de circulation, en l'occurrence. En d'autres termes, le rapport coût-utilité du "paquet" de mesures de l'exemple ci-dessus est supérieur à la moyenne des rapports coût-utilité de chaque mesure prise séparément.

"Dans la durée" signifie que cet effet de synergie ne se déploiera pas immédiatement, les mesures étant réalisées progressivement, au gré des octrois d'autorisations et des possibilités de financement des pouvoirs publics. Tout comme il n'est pas pertinent de vouloir imaginer l'effet d'une seule mesure, il n'est pas non plus censé de vouloir estimer pour lui seul l'effet du projet d'agglomération déjà à fin 2012, après les deux premières années d'un programme qui s'étirera vraisemblablement sur deux voire trois périodes quadriennales. En effet, seule une partie des mesures prévues seront lancées dans la période 2011-2012 et parmi elles, certaines ne seront pas terminées à fin 2012. On se trouve donc au début d'un processus dont les effets se feront sentir progressivement.

"Dans l'espace" signifie que les effets des mesures ne se limitent pas au territoire étroit dans lequel elles se situent physiquement (dans le cas des mesures d'infrastructure), mais qu'elles ont au contraire un effet sur l'ensemble du réseau. A titre d'exemple, un seul carrefour dangereux sur une liaison cycliste par ailleurs commode d'une commune à une autre peut dissuader de l'emprunter, avec pour conséquence un déplacement motorisé. L'impact d'une mesure d'assainissement du carrefour en faveur des cyclistes (combinée avec d'autres mesures incitatives) peut ici prétendre diminuer les nuisances du trafic dans les communes concernées, et pas seulement celle "hébergeant" la mesure. A plus large échelle, la réalisation d'une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds incitera à l'utilisation des transports publics dans un secteur allant bien au-delà des deux villes directement concernées. A plus large échelle encore et à titre illustratif de l'importance d'une vision spatiale large, le Canton de Neuchâtel a un intérêt certain à la réalisation du doublement de la voie CFF Gléresse-Douanne, sur territoire bernois, pour améliorer les cadences et les correspondances des trains IC en gare de Neuchâtel. Il en va de manière similaire de la liaison entre La Chaux-de-Fonds et Besançon pour assurer le lien entre le canton et la Métropole Rhin-Rhône.

Mais revenons au RUN: en se prononçant sur les demandes de crédits objets des messages qui leur sont adressés presque simultanément, les autorités législatives des communes concernées et du Canton apportent leur pierre à un édifice bien plus large que le périmètre de leur juridiction. Chaque mesure concerne donc chaque commune ainsi que l'Etat, les bénéfices de l'ensemble des mesures se répartissant sur l'entier du périmètre de l'agglomération voire au-delà.

Le projet d'agglomération et, partant, les demandes de crédits qui sont aujourd'hui soumises aux législatifs, constituent un cas sans véritable précédent dans l'histoire de la République et Canton de Neuchâtel. Pour la première fois, un programme conjoint des communes et de l'Etat prévoit la mise en œuvre coordonnée de nombreuses mesures se renforçant mutuellement, dans un domaine bien délimité et dans un laps de temps relativement restreint, avec pour objectif le développement durable de notre espace de vie.

Ceci est certainement facilité par l'incitation fédérale du fonds d'infrastructure. Mais celui-ci ne fait pas tout. L'enjeu pour le réseau urbain neuchâtelois et, partant, pour l'ensemble du Canton va bien au-delà de la réalisation d'infrastructures de transport et d'aménagement de l'espace public: il s'agit ici de la capacité des communes et de l'Etat de travailler ensemble et en concertation non seulement à l'élaboration

d'une stratégie de développement, mais également à sa concrétisation, celle-ci impliquant un engagement de ressources financières importantes. L'acceptation de ces crédits constituerait un acte très fort de l'agglomération RUN, matérialisant vers l'extérieur sa solidité en tant que partenaire notamment de la Confédération et vers l'intérieur l'ancrage de chaque commune au sein d'une communauté d'échelle différente, apte à apporter des réponses pertinentes à des problématiques du type de celles des transports et de l'urbanisation.

Montants des crédits et principes de répartition

Ce chapitre traite du financement de la première tranche quadriennale (paquet A) des mesures du projet d'agglomération (2011-2014). Le financement des mesures du paquet B (2015-2018) n'est pas traité, parce que celles-ci ne sont pas suffisamment avancées dans leur planification, et parce qu'elles ne font pas partie du projet d'arrêté fédéral et qu'elles pourront être redéfinies à l'occasion de l'élaboration et de l'évaluation du projet d'agglomération RUN 2^{ème} génération, en 2012-2013.

Le comité de pilotage a en outre décidé de mettre en évidence les besoins pour la tranche 2011-2014, mais de ne solliciter les crédits auprès des législatifs communaux et cantonal que pour les deux premières années 2011 et 2012, estimant préférable de faire prendre à tous les partenaires du projet des engagements sur un crédit-cadre s'étirant sur deux années plutôt que sur quatre ans.

Les tableaux annexés présentent la répartition du financement des mesures pour les différents partenaires du projet d'agglomération.

Versement de la part fédérale

Il est ici à noter que la participation fédérale pourrait ne pas être versée simultanément à la part des pouvoirs publics locaux. En effet, l'ARE a annoncé aux agglomérations que les disponibilités du fonds fédéral d'infrastructure seront probablement accaparées par les projets urgents décidés en 2008 jusqu'en 2013-2014. Dès lors, il est demandé aux cantons et communes d'envisager de préfinancer à 100% la réalisation des mesures en 2011 et 2012, le remboursement de la part de la Confédération ayant lieu ultérieurement. A noter que dans ce cas le renchérissement est pris en compte, mais pas les intérêts intercalaires. Ceci est considéré comme inacceptable par les exécutifs communaux et cantonal concernés, qui sont favorables à une dotation initiale supplémentaire du fonds.

Principes de répartition

La prise en charge des coûts d'investissement est attribuée aux collectivités publiques en référence aux bases légales en vigueur, selon que la mesure est de compétence communale ou cantonale, voire relève de la compétence d'une entreprise de transport.

Les engagements financiers de l'ensemble des communes concernées et de l'Etat sont nécessaires pour assurer le financement de la première phase du projet

d'agglomération. En effet, la part fédérale ne sera versée que si la part des pouvoirs publics locaux est assurée. Par ailleurs, l'octroi des crédits cantonal et communaux nécessaires à la mise en œuvre des mesures sera extrêmement important comme message envoyé à l'administration fédérale dans l'optique de versements ultérieurs de la Confédération au titre de soutien à des mesures de grande ampleur comme par exemple le nouveau tronçon de voie ferrée entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, dans le cadre du projet TransRUN.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération le présent rapport sur le projet d'agglomération RUN et la réalisation des mesures de sa première phase. Des demandes de crédits correspondantes y feront encore suite le moment venu, au Grand Conseil et dans les communes concernées, en fonction des priorités établies par le comité de pilotage et du temps nécessaire à la production des dossiers techniques.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

La chancelière
Muriel Barrelet

Annexes :

- Tableau des mesures 2009-2010 (mesures anticipées)
- Tableau des mesures 2011-2012 (1^{ère} partie tranche A) y compris mesures mobilité douce

TABLEAU DES MESURES 2009-2010 (MESURES ANTICIPEES)*Etat au 14.09.2010*

No.	Localité	MESURES	Date prévue de début des travaux	Organisme responsable
21.c	Diverses localisations	Aménagement superficiel, signalétique et organisation P+R gares de St-Blaise (BLS et CFF) et Marin-Epagnier	Réalisé	OCTR
22.a	Colombier	Littoral Neuchâtel-Boudry: gare Colombier cadence ¼h en HP - infrastructures	Réalisé	OCTR
22.f	Boudry	Pôle de développement économique du Littoral Ouest (Boudry-Perreux) avec potentiel de 2000 emplois à MLT	2008	Etat
22.i	Diverses localisations	Aménagements superficiels, signalétique et organisation P+R dans les gares CFF de Auvernier, Colombier, Bôle, Boudry, Bevaix	Réalisé	OCTR
23.c	Neuchâtel	Modération et sécurisation du trafic dans les quartiers	2010	Ville de Neuchâtel
23.d	Neuchâtel	3ème étape du plan de stationnement (zones bleues et horodateurs)	2010	Ville de Neuchâtel
23.i	Neuchâtel	Aménagement superficiel, signalétique et organisation P+R Neuchâtel - Nid-du-Crô	Réalisé	Ville de Neuchâtel
24.a		Création d'une ligne nord-sud Peseux-Colombier-Bôle (prolongement ligne TN 10)	2010	OCTR
25.c1	La Chaux-de-Fonds	Revalorisation secteur Casino-Armes-Réunies Av. Léopold-Robert - 1ère partie Casino - Midi	2010	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.f	La Chaux-de-Fonds	Voies trolleybus TRN rues Armes-Réunies et Dr-Coullery	Réalisé	Ville de la Chaux-de-Fonds
25.m	La Chaux-de-Fonds	Revalorisation de la Place du Marché et zone de rencontre	Réalisé	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.n	La Chaux-de-Fonds	Modération du trafic (zones 30)	Réalisé	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.o	La Chaux-de-Fonds	Pistes cyclables écoliers+utilitaires et racks à vélos (pas de vélostations) Gare, Crêt, Forains, centre	Réalisé	Ville de La Chaux-de-Fonds
26.d1	Le Locle	(26.d1 ouest) Voies bus accès de localité Ouest - couloir bus/vélos	Réalisé	SPCH
26.e1	Le Locle	26.e1 (est) + 26.d1 (est): Aménagement carref./voiries hors localité + voies bus accès localité	2009	
26.e1	Le Locle	26.e1 (ouest) Aménagement et exploitation de carrefours et de voiries - hors localité	2010	
26.g	Le Locle	Modération du trafic: secteur mi-Côte	Réalisé	Ville du Locle
27.f	Le Locle	Pôle de développement du Crêt-du-Locle, avec potentiel de 3000 emplois à moyen-long terme	2008	Etat
25.4	La Chaux-de-Fonds	Liberté: bandes cyclables	2010	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.7	La Chaux-de-Fonds	Numa-Droz: sécurisation et confort	Réalisé	Ville de La Chaux-de-Fonds

TABEAU DES MESURES 2011-2012
(1^{ère} tranche A) y compris mesures mobilité douce

Mesures dont la réalisation est prévue à partir de 2011-2012

Etat au 14.09.2010

No.	Localité	MESURES	Date prévue de début des travaux	Organisme responsable
20.d	La Chaux-de-Fonds	Nouvelle Gare Morgarten	2012	OCTR
20.d	La Chaux-de-Fonds	P+R Gare Morgarten	2012	
22.b	Boudry	Recentrage des lignes de bus sur Boudry (suite à la construction de la route des Conrardes) et création d'une nouvelle ligne vers la gare de Boudry	2011	OCTR
23.h	Neuchâtel	Place Numa-Droz/nouvelle gestion du trafic (aménagement, réorganisation de l'espace public)	2011	Ville de Neuchâtel
25.b	La Chaux-de-Fonds	Nouvel aménagement de la Place de la gare	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.d	La Chaux-de-Fonds	Aménagement Rue verte dans le cadre du Plan de quartier "Le Corbusier" sur friche gare de marchandises	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.g	La Chaux-de-Fonds	Desserte vers l'Ouest (jusqu'au Crêt-du-Locle) : desserte de la gare du Crêt-du-Locle et au sud de la route	2012	OCTR
25.h	La Chaux-de-Fonds	P+R plusieurs localisations	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.i	La Chaux-de-Fonds	Renforcement des ligne s11 et 12: cadence 10mn desserte P+R	2011	OCTR
25.j	La Chaux-de-Fonds	Nouvelle politique de stationnement	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.l	La Chaux-de-Fonds	Réaménagement Grillon-Forges avec site propre bus et piste cyclable (Eplatures pas concerné)	2012	SPCH
26.f	Le Locle	Mesures de gestion du stationnement	2012	Ville du Locle
26.g	Le Locle	Modération du trafic : secteur Communal	2011	Ville du Locle
	Le Locle	Aménagement de la zone du Col-des-Roches (concours Europan)	2011	Ville du Locle
27.d31	Le Locle	P+R Col-des-Roches CH : 17 places Ville du Locle (sur 30pl.)	2011	Ville du Locle
Mobilité douce				
21.10	St-Blaise	Accès gares secteur St-Blaise/Marin: BLS St-Blaise	2012	St-Blaise
21.10	La Tène	Accès gares secteur St-Blaise/Marin BLS Marin-Epagnier	2012	La Tène
21.10	St-Blaise	Abri vélos gares St-Blaise/Marin: BLS St-Blaise	2012	St-Blaise

21.10	La Tène	Abri vélos gares St-Blaise/Marin: BLS Marin-Epagnier	2012	La Tène
22.2	Bevaix	Abri vélos CFF Bevaix	2012	Bevaix
22.2	Auvernier	Abri vélos CFF Auvernier	2012	Auvernier
22.2	Colombier	Abri vélos CFF Colombier (dont 1 implantation s/ Bôle)	2012	Colombier/Bôle
22.2	Bevaix	Accès CFF Bevaix	2012	Bevaix
22.2	Auvernier	Accès CFF Auvernier	2012	Auvernier
22.3a	Colombier	Accès TN Colombier	2012	Colombier
22.3a	Colombier	Accès TN Bas-des-Allées	2012	Colombier
22.3a	Auvernier	Accès TN Auvernier	2012	Auvernier
22.3b	Colombier	Abri vélos TN Colombier	2012	Colombier
22.3b	Colombier	Abri vélos TN Bas-des-Allées	2012	Colombier
22.3b	Auvernier	Abri vélos TN Auvernier	2012	Auvernier
23.23c	Neuchâtel	Accès TN Place Pury	2012	Ville de Neuchâtel
23.23c	Neuchâtel	Vélos TN Place Pury	2012	Ville de Neuchâtel
23.38	Neuchâtel	Rue des Fahys : réaménagements des voiries --> Crêt-Taconnet	2012	Ville de Neuchâtel
23.e2	Neuchâtel	Nouvelle passerelle Espace de l'Europe - Bel-Air	2011	Ville de Neuchâtel
23.f	Neuchâtel	Mise en place du PDMD (3 implantations)	2011	Ville de Neuchâtel
24.7b	Corcelles	Gare de Peseux-Corcelles CFF: stationnements vélos longue durée	2012	Peseux/Corcelles
25.5	La Chaux-de-Fonds	Chevrolet - Crétets: sécurisation des itinéraires	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.9	La Chaux-de-Fonds	Fritz-Courvoisier: sécurisation	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.10	La Chaux-de-Fonds	Collège: sécurisation	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.13	La Chaux-de-Fonds	Axe rue du Locle-Léopold-Robert (Morgarten - giratoires des Forges): réaménagement	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.16	La Chaux-de-Fonds	Giratoire du Bas-du-Reymond: sécurisation	2011	SPCH
25.18	La Chaux-de-Fonds	Morgarten: sécurisation (accès nouvelle gare)	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.k	La Chaux-de-Fonds	Passerelle sur les voies CFF dans PQ "Le Corbusier"	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
26.6	Le Locle	Place du 1er Août: stationnement vélos	2011	Ville du Locle
26.h	Le Locle	Ascenseur Gare - Pl. du 1er-Août	2011	Ville du Locle
27.4a	Le Locle	Crêt-du-Locle - Le Locle: aménagements MD (2 phases)	2011	SPCH
27.e1	La Chaux-de-Fonds	Chemin des rencontres (hors ville CdF) : <u>giratoire Grillon - Haut-du-Créts</u>	2011	SPCH

Annexe 2 : Extrait du tableau général des mesures du projet d'agglomération RUN

Mesures dont la réalisation est prévue à partir de 2011-2012

Etat au 14.09.2010

No.	Localité	MESURES	Date prévue de début des travaux	Organisme responsable
20.d	La Chaux-de-Fonds	Nouvelle Gare Morgarten	2012	OCTR
20.d	La Chaux-de-Fonds	P+R Gare Morgarten	2012	
22.b	Boudry	Recentrage des lignes de bus sur Boudry (suite à la construction de la route des Conrardes) et création d'une nouvelle ligne vers la gare de Boudry	2011	OCTR
23.h	Neuchâtel	Place Numa-Droz/nouvelle gestion du trafic (aménagement, réorganisation de l'espace public)	2011	Ville de Neuchâtel
25.b	La Chaux-de-Fonds	Nouvel aménagement de la Place de la gare	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.d	La Chaux-de-Fonds	Aménagement Rue verte dans le cadre du Plan de quartier "Le Corbusier" sur friche gare de marchandises	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.g	La Chaux-de-Fonds	Desserte vers l'Ouest (jusqu'au Crêt-du-Lode) : desserte de la gare du Crêt-du-Lode et au sud de la route	2012	OCTR
25.h	La Chaux-de-Fonds	P+R plusieurs localisations	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.i	La Chaux-de-Fonds	Renforcement de la ligne 11 et 12: cadence 10mn desserte P+R	2011	OCTR
25.j	La Chaux-de-Fonds	Nouvelle politique de stationnement	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.l	La Chaux-de-Fonds	Réaménagement Grillon-Forges avec site propre bus et piste cyclable (Epiatures pas concerné)	2012	SPCh
26.f	Le Lode	Mesures de gestion du stationnement	2012	Ville du Lode
26.g	Le Lode	Moderation du trafic : secteur Communal	2011	Ville du Lode
26.i	Le Lode	Aménagement de la zone du Col-des-Roches (concours Européen)	2011	Ville du Lode
27.d31	Le Lode	P+R Col-des-Roches CH : 17 places Ville du Lode (sur 30pl.)	2011	Ville du Lode
Mobilité douce				
21.10	St-Blaise	Accès gares secteur St-Blaise/Marin : BLS St-Blaise	2012	St-Blaise
21.10	La Tène	Accès gares secteur St-Blaise/Marin : BLS Marin-Epagnier	2012	La Tène
21.10	St-Blaise	Abri vélos gares St-Blaise/Marin : BLS St-Blaise	2012	St-Blaise
21.10	La Tène	Abri vélos gares St-Blaise/Marin : BLS Marin-Epagnier	2012	La Tène
22.2	Bevaix	Abri vélos CFF Bevaix	2012	Bevaix
22.2	Auvernier	Abri vélos CFF Auvernier	2012	Auvernier
22.2	Colombier	Abri vélos CFF Colombier (dont 1 implantation s/ Bôle)	2012	Colombier/Bôle
22.2	Bevaix	Accès CFF Bevaix	2012	Bevaix
22.2	Auvernier	Accès CFF Auvernier	2012	Auvernier
22.3a	Colombier	Accès TN Colombier	2012	Colombier
22.3a	Colombier	Accès TN Bas-des-Allées	2012	Colombier
22.3a	Auvernier	Accès TN Auvernier	2012	Auvernier
22.3b	Colombier	Abri vélos TN Colombier	2012	Colombier
22.3b	Colombier	Abri vélos TN Bas-des-Allées	2012	Colombier
22.3b	Auvernier	Abri vélos TN Auvernier	2012	Auvernier
23.23c	Neuchâtel	Accès TN Place Pury	2012	Ville de Neuchâtel
23.23c	Neuchâtel	Vélos TN Place Pury	2012	Ville de Neuchâtel
23.38	Neuchâtel	Rue des Falys : réaménagements des voiries --> Crêt-Taconnet	2012	Ville de Neuchâtel
23.e2	Neuchâtel	Nouvelle passerelle Espace de l'Europe - Bel-Air	2011	Ville de Neuchâtel
23.f	Neuchâtel	Mise en place du PDMD (3 implantations)	2011	Ville de Neuchâtel
24.7b	Corcelles	Gare de Pezeux-Corcelles CFF: stationnements vélos longue durée	2012	Pezeux/Corcelles
25.5	La Chaux-de-Fonds	Chevrolet - Crêtets: sécurisation des itinéraires	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.9	La Chaux-de-Fonds	Fritz-Courvoisier: sécurisation	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.10	La Chaux-de-Fonds	Collège: sécurisation	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.13	La Chaux-de-Fonds	Axe rue du Lode-Léopold-Robert (Morgarten - giratoires des Forges): réaménagement	2011	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.16	La Chaux-de-Fonds	Giratoire du Bas-du-Reymond: sécurisation	2011	SPCh
25.18	La Chaux-de-Fonds	Morgarten: sécurisation (accès nouvelle gare)	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
25.k	La Chaux-de-Fonds	Passerelle sur les voies CFF dans PQ "Le Corbusier"	2012	Ville de La Chaux-de-Fonds
26.6	Le Lode	Place du 1er Août: stationnement vélos	2011	Ville du Lode
26.h	Le Lode	Ascenseur Gare - Pl du 1er-Août	2011	Ville du Lode
27.4a	Le Lode	Crêt-du-Lode - Le Lode: aménagements MD (2 phases)	2011	SPCh
27.e1	La Chaux-de-Fonds	Chemin des rencontres (hors ville Cdf) : giratoire Grillon - Haut-du-Crêts	2011	SPCh

M. Arlettaz se récusé.

M. Yves Strub, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR acquiesce énergiquement au projet d'agglomération RUN et à sa colonne vertébrale, l'axe ferroviaire TransRun, finalisant un nécessaire concept d'avenir pour tout le canton. Plus encore, l'impact quasi vital du projet pour les deux villes des Montagnes ne doit être sous-estimé puisque notre survie, tant économique que politique, en dépend.

Nous ne pouvons donc qu'approuver toute action apportant son appui à la réalisation du TransRun, en particulier.

La réouverture de la gare de la Fiaz marque un des premiers jalons de la desserte du TransRun dans la réalisation concrète d'un plan d'urbanisme dynamique. Il s'agit d'anticiper les besoins de l'extension de l'agglomération, d'une part, et de favoriser l'urbanisation harmonieuse ultérieure intégrant les moyens modernes et écologiques de communication et de transports, d'autre part.

Notre souci est qu'il y ait des raccordements tout aussi harmonieux entre les différents modes de déplacement, qu'ils soient lents ou rapides, afin de faciliter, de façon maximale, la fluidité et le garage des véhicules. C'est à cette condition que le citoyen sera incité à passer d'un mode de transport à un autre. Nous l'espérons pour la gare de la Fiaz.

Bien que les rapports évoquent de façon assez générale les projections futures, ils sont l'indispensable canevas des élaborations concrètes à venir, tant politiques que techniques, économiques, sociales et culturelles. Ces dispositions appellent des actes et ces mêmes actes déterminent notre volonté d'aboutir "*in fine*". Les détails sont dictés par le chronomètre confédéral et aucune pusillanimité ne saurait exister si nous espérons disposer du financement conjoint de la Confédération, ainsi que d'une inauguration avant les calendes grecques. Les mesures d'accompagnement de la Commune assurent le financement de Berne et la proportion du financement de la Confédération diminue avec le passage du temps.

Nous sommes résolument convaincus de l'absolue nécessité du TransRun. Si des divergences pourront exister sur certains dossiers ponctuels, cela ne nous empêchera pas de soutenir nos efforts communs. Il est à rappeler que beaucoup d'hommes politiques du Littoral s'en détournent : le ver est dans le fruit. Pour l'heure le Conseil d'État reste déterminé à concrétiser les buts choisis et notre intérêt réside dans une ferme collaboration. A l'heure où le canton du Jura se promet à un bel avenir, sis dans le giron bâlois, se connectant par le chemin de fer et par l'autoroute aux lignes rapides françaises et européennes, à l'heure où Lausanne et Genève modernisent leurs affiliations à ce même réseau, nous risquons fort de nous retrouver dans un "*trou noir*" entre des agglomérations de tailles nationales et internationales. Davantage qu'une ligne Neuchâtel/La Chaux-de-Fonds, le TransRun établit une voie Berne/Neuchâtel/La Chaux-de-

Fonds/Besançon et, avec le tunnel du Lötschberg, un axe Milan/Berne/Dijon/Paris/Londres ou Bruxelles, en passant par nos contrées. Rien de moins ! Ignorer le potentiel des voies de communication efficaces, prépare le lit du déclin de tout le canton et de l'abandon des entreprises dynamiques à la recherche d'une image de qualité.

Localement, le PLR insiste sur les éléments qui suivent, afin de graver dans le bronze le succès des projets :

- ~ Assurer une information précise et régulière des travaux déterminés, afin de parer aux malentendus pernicieux.
- ~ Motiver l'action des TRN (Transports régionaux neuchâtelois), parfois peu empressés de répondre aux exigences fonctionnelles locales. Les transports publics efficaces sont tenus d'être bien interconnectés, faciles d'emploi et disposant de cadences rapides. Par exemple, un plan des lignes de bus en quadrillage, dans la ville serait-il plus performant qu'un plan en étoile centré sur la gare ?
- ~ Prévoir que les TRN et les gares ferroviaires disposent d'accès aisés, fluides et rapides munis des surfaces de parc adéquates et nombreuses pour les cycles et les voitures. Des dispositions focales de ce genre sont le complément nécessaire aux plus vastes parcs de "*délestage*" périphériques.
- ~ Veiller à ce que ces dispositions s'harmonisent effectivement avec les étapes de réalisation du TransRun, afin d'éviter les hiatus entre les communications de la route et du rail. Ce sera le gage de la réussite du transfert des déplacements privés vers les transports publics.

Nous sommes condamnés au succès et une large concertation entre nous fera le poids face au Canton et face à Berne. Avec mes remerciements pour votre écoute.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le projet d'agglomération neuchâtelois, vu au travers de la lorgnette fédérale, doit s'inscrire dans une conception régionale globale des infrastructures de communications et d'urbanisation.

A ce titre, toutes les communes comprises dans le RUN doivent apprendre à dépasser leur vision locale du développement et de l'aménagement urbanistique. Elles doivent se mettre au travail, produire les efforts qui leur seront demandés, sans discuter, ou presque, ou sinon, tout l'édifice pourrait en pâtir.

Le RUN, ce "*machin*" comme dirait Charles de Gaulle, est le fruit de l'imagination fertile de certains éclairés, dont nous ne contesterons pas ici la pertinence. Il a été mis en œuvre par le BAR dont le Directeur a été considéré à l'époque, comme un sixième Conseiller d'État. Mais, au nombre

des 8 contrats d'agglomération qui ont été signés, certaines localités, certaines communes se retrouvent avec des intérêts partagés, et à différents titres comme partenaire du RUN. Le "*machin*" donc, apparaît comme une véritable nébuleuse, dont on ne sait, dans le public, qui réellement tire les ficelles.

Dans la pratique, la première impression est que la grande majorité des communes concernées se trouve dans le Bas du Canton et travaille au développement du Littoral. Les autres, au sommet de leur montagne, espèrent que l'épine dorsale du système, le TransRun, puisse voir le jour, condition importante à leur survie économique à long terme. Elles sont donc prêtes à dépenser beaucoup d'énergie pour le "*machin*".

La Confédération, dans tout ce micmac, tend sa carotte à qui voudra bien s'en saisir. Mais, le chemin pour l'obtenir est long et douloureux, et la carotte n'est pas grasse.

Sur le montant annoncé de 35% des investissements, seule la base 2005 sera retenue. Même majorée de l'inflation et de la TVA, elle reste très en deçà de ce que l'on pourrait en attendre. Si l'on suit le raisonnement, le TransRun qui est estimé aujourd'hui à 850 millions de francs, ne se verra subventionné qu'à hauteur de son estimation 2005, soit sur 400 millions. Si l'on s'en réfère au rapport, le montant retenu serait même plus proche de 275 millions. La différence est que l'on ne parle plus de 35% de participation fédérale, mais plutôt de 16%, voire même de 11% selon la base choisie. Mais, peut-être qu'au groupe UDC, nous n'avons pas saisi toute la subtilité des procédures de subventionnement de la Confédération. Le Conseil communal peut-il nous confirmer l'exactitude de ces calculs ? Il semblerait bien que la même constatation ait été faite lors du Conseil général du Locle, il y a 10 jours, concernant notamment le Chemin des Rencontres.

Dans ces conditions, le groupe UDC au Conseil général de La Chaux-de-Fonds a l'intime conviction que le RUN ne suffira pas à atténuer les divisions séculaires entre le Haut et le Bas de ce canton, comme pourtant suggéré dans le texte, mais au contraire risque même peut-être de les exacerber. Nous avons surtout l'impression extrêmement désagréable que, dans le bazar des projets mis en œuvre pour satisfaire aux exigences fédérales, La Chaux-de-Fonds a produit et va produire encore de gros efforts, mais apparaît comme un dindon de la *farce agglomérative*.

En effet, depuis des décennies, les investissements cantonaux se concentrent sur le Littoral comme les autoroutes, le tunnel de Serrières, Micro-city, l'Université, pour ne citer que ceux-là. Des regroupements et des concentrations poussent en direction de la ville de Neuchâtel des infrastructures du Haut du canton en nombre croissant, à l'instar de l'Ecole d'ingénieurs, du Conservatoire de musique, où La Chaux-de-Fonds y a même laissé non pas des plumes, mais ses pianos, ou de l'Hôpital !

Maintenant, pour que le RUN devienne une réalité, nous, habitants de La Chaux-de-Fonds, devons encore y mettre du nôtre : nouvelles contraintes dans le trafic et le stationnement, investissements colossaux dans la réfection de la Place de la Gare, dans la nouvelle gare de La Fiaz, des Eplatures, revalorisation de l'Avenue Léopold-Robert, etc... Sans parler des coûts d'entretien de ces nouvelles structures, pour lesquels la prise en charge fédérale n'existera pas.

Grâce à ce grand programme de projet d'agglomération, se pourrait-il également que le Conseil communal arrive à réaliser des plans qui ont été refusés par la population ? Nous pensons, par exemple, à la zone de rencontre, rejetée en votation à près de 80%, mais qui, bizarrement, apparaît comme déjà réalisée sur le tableau des mesures 2009/2011 (on trouve cela en page 33 du rapport, à l'annexe n°1, sous le code 25m). Peut-être que quelques explications seraient bienvenues...

Alors, certes, il serait ridicule de nier que certaines de ces réalisations nous apportent un plus. Mais, elles réclament également des prises de risques en termes d'investissements dont nous allons payer cher et longtemps la charge d'amortissement.

Le projet de réouverture de la Gare de Morgarten, rebaptisée gare de La Chaux-de-Fonds/Fiaz est un exemple de ces infrastructures dont la pertinence n'est pas à démontrer. Sa position stratégique dans ce quartier en expansion va porter sur un certain nombre d'industries et d'entreprises dont le développement ces prochaines années est important (plus de 40% de nouvelles places de travail attendues, selon le rapport !). Les collaborateurs doivent pouvoir trouver dans les transports publics une solution aux problèmes liés à leurs déplacements quotidiens.

Quant à la création du parking d'échange, pierre angulaire d'une politique de mobilité efficace au centre-ville, il participera activement, et de manière cohérente, à la nouvelle politique de stationnement acceptée dernièrement par le Conseil général, ainsi qu'aux plans de mobilité recommandés auprès des entreprises.

Une question tout de même : La Ville du Locle, dont on a déjà subi les réticences à investir sur le territoire de La Chaux-de-Fonds avec son refus de participer à la création de la gare du Crêt-du-Locle, a laissé transpirer dans la presse qu'elle pourrait s'opposer à la subvention cantonale qui se monte tout de même à CHF 840'000.-. Qu'en est-il exactement ? Quelle serait sa capacité à agir de la sorte et dans quelle mesure pourrait-elle y parvenir ?

Le groupe UDC soutiendra l'arrêté portant octroi d'un crédit d'investissement de CHF 1'150'000.- pour la gare de La Fiaz.

Pour le reste, il semble bien que le "*machin*" se résume à une course derrière la subvention fédérale. Ne prend-on pas le risque de mettre beaucoup d'œufs dans le même panier ? Par exemple, le Conseil communal pense-t-il sincèrement que nous pourrions obtenir de Berne le TransRun,

et la H20, et la H18 ? Car, suivant le rapport, ces projets sont tout trois mis sur le même plan d'égalité, au même niveau de priorité. Or, est-ce vraiment le cas ?

Enfin, la Confédération, qui impose beaucoup de conditions sans prendre de véritables engagements, n'est pas riche, c'est bien connu. Elle nous demande de lui avancer l'argent jusqu'en 2013/2014, et ce, à titre gracieux, bien entendu. Nous ne pouvons évidemment pas entrer en matière sur cette considération.

En conclusion, le groupe UDC au Conseil général de La Chaux-de-Fonds n'est pas chaud pour ce projet d'agglomération RUN, même s'il appelle de tous ses vœux la réalisation du TransRun. Il est plutôt satisfait de ne pas devoir prendre acte de ce rapport, car il aurait été, pour lui, difficile de se positionner. Les réponses du Conseil communal en la matière permettront déjà de clarifier la situation, particulièrement en ce qui concerne la garantie du bénéfice, en regard de l'intensité des efforts consentis. Je vous remercie.

M. Laurent Duding, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste s'est penché avec grand intérêt sur le rapport d'information relatif au projet d'agglomération et à la réalisation des mesures de sa première phase, ainsi que sur la demande de crédit d'investissement pour la réouverture de la gare ferroviaire de la Fiaz.

Notre groupe salue la qualité de ces rapports, aussi denses qu'exaltants et enthousiasmants. La démarche est historique, dans le sens où au travers du rapport d'information et de la mesure concrète que nous sommes amenés à voter, nous fixerons le cadre du développement de notre ville pour les 15 prochaines années.

Avec ce rapport d'information, 14 communes et l'État se sont mises d'accord sur la vision d'avenir qui nous est proposée. Cet élément est à relever dans un contexte où les relations entre le Canton et les collectivités publiques communales ne sont pas toujours au beau fixe. Oui, l'avenir de notre canton, de notre ville, est bien entre nos mains, au sens propre comme au sens figuré.

Si certaines fois, notre Conseil a pu avoir le sentiment de devoir prendre position par rapport à des mesures isolées ne formant pas un tout cohérent, ce n'est pas le cas cette fois-ci. La lecture du rapport d'information nous offre un panorama ambitieux de l'avenir du canton basé sur la concrétisation d'un ensemble de mesures centrées autour du développement des transports publics et de la mise en place de mesures favorisant la promotion de la qualité de vie dans notre région.

Dans ce contexte, les enjeux sont majeurs pour la ville de La Chaux-de-Fonds. Il en va en effet de son accessibilité et de la position qu'elle occupera au sein d'un Arc jurassien transfrontalier. L'occasion nous est donnée ici de relever que le rapport d'information formalise le rôle urbain de

l'agglomération neuchâteloise en fonction des deux pôles que sont Neuchâtel-Ville au Sud et Le Locle et La Chaux-de-Fonds au Nord. Cette vision est forte et relève le caractère particulier de notre canton bâti à partir de deux pôles qui, dans la logique du RUN, peuvent et doivent être perçus comme complémentaires. La notion de solidarité, tant entre les mesures proposées qu'au travers des mécanismes induits par le concept même d'agglomération neuchâteloise, nous convainc. Nous voyons, dans les différents contrats signés entre les collectivités de notre canton, l'engagement fort d'un partenariat, démarche extrêmement porteuse à l'heure où la cohésion et les équilibres régionaux du canton sont trop souvent mis à mal.

Nous y voyons la volonté de travailler ensemble pour le développement de notre région. Sur ce point, dans la vision du développement cantonal, nous ne pouvons cependant pas négliger les autres régions de notre canton. A ce titre, nous souhaiterions savoir comment le Val-de-Travers et, dans une moindre mesure, le Val-de-Ruz sont considérés dans l'architecture présentée et défendue face à la Confédération ? De notre point de vue, il nous semblerait opportun de décrire le canton de demain en tenant compte de ces régions et de la manière dont elles pourront s'intégrer ou prendre place dans le découpage territorial défini par le RUN.

Au niveau du financement de la Confédération qui se montera finalement à 35%, nous souhaiterions savoir pourquoi l'administration fédérale appliquera l'indice de 2005, alors que le rapport a été déposé en 2007. Certes, l'inflation et la TVA corrigeront partiellement les chiffres avancés, mais si l'estimation du coût des mesures subit des modifications, on peut craindre l'apparition de problèmes importants.

La lecture du tableau des mesures dites anticipées, en page 33 du document, soulève quelques interrogations dans nos rangs. On peut, par exemple, lire que les mesures de modération du trafic (30 km/h) sont réalisées, alors même qu'elles font l'objet d'un référendum sur lequel nous devons nous prononcer au début de l'année prochaine. Il s'agit certainement d'une simple anticipation au niveau de l'agenda. Cependant, ce cas de figure est intéressant car il met en lumière le fait que les questions de stationnement et de limitation du trafic dans notre ville restent d'une grande sensibilité. Nous devons faire face à deux nouveaux référendums orchestrés par quelques groupes d'intérêts, qui s'opposent frontalement à des mesures qui s'intègrent totalement dans le cadre du RUN. Tout est lié et la mise à mal de la politique de stationnement soutenue au prix de nombreuses séances par une large majorité de notre Conseil pourrait avoir de fâcheuses incidences sur les subventions futures que nous accordera la Confédération. En ce sens, il s'agira d'expliquer rapidement et aussi simplement que possible le lien entre ces différents dossiers. Nous en appelons ici à la responsabilité de l'ensemble des partis représentés au sein du Conseil général.

Si la participation de la Confédération aux mesures du paquet A est assurée, quelques interrogations subsistent quant au soutien des mesures du paquet B. Nous n'avons donc pas le choix, il s'agira d'être excellent afin que le projet d'agglomération neuchâteloise ne soit pas relégué face à d'autres projets déposés plus tardivement.

Le groupe socialiste, bien que conscient des doutes qui subsistent quant au financement, est d'avis qu'un soutien fort et sans concession envers les propositions et lignes directrices proposées dans le rapport d'information est de rigueur. Oui, osons le pari de l'avenir !

Vous l'aurez compris, notre groupe prendra acte du rapport d'information en remerciant vivement les personnes qui ont œuvré à la rédaction de ce document de qualité.

Avant de passer à la demande de crédit d'investissement, nous souhaitons tout de même revenir sur la structure même du RUN qui vit une période difficile. Au-delà de cette considération que nous espérons temporelle, notre groupe a déposé, tout comme il l'a fait au Grand Conseil lors de la session des 2 et 3 novembre derniers, un postulat interpartis demandant que le déficit parlementaire du RUN soit comblé. Je sais que les Verts ont déposé un arrêté urgent qui me semble plus restrictif puisqu'il y est fait mention d'une commission. Notre postulat va plus loin puisqu'il demande que les Législatifs soient associés. Notons que les propos du chef du DGT, relatés dans la feuille d'information annexée au courrier comprenant la documentation pour la séance de ce soir, nous inquiètent. En effet, il nous paraît essentiel que les liens entre l'État et les 14 communes concernées soient maintenus. Une réorganisation du RUN est certes souhaitable mais l'abandon pur et simple de cet édifice central serait pour nous inacceptable.

Il s'agit véritablement de travailler à une plus grande prise en compte des Législatifs, il en va de l'avenir même de cette structure. Si les parlementaires sont quasiment écartés des débats, planera le sentiment que la population est très éloignée et peu informée des enjeux liés à la mise en place du concept d'agglomération neuchâteloise. Des améliorations urgentes doivent être mises en œuvre afin d'éviter que la population, par manque d'informations et en l'absence de processus démocratiques et participatifs, ne vienne, à terme, stopper le développement de certains projets. Vous aurez compris la référence aux référendums sur lesquels la population chaux-de-fonnière devra prochainement se positionner.

Au sujet de la demande de crédit d'investissement concernant la réouverture de la gare ferroviaire de la Fiaz, notre groupe tient à relever avant tout le fait que cette nouvelle infrastructure s'intègre dans un mouvement de valorisation de l'espace urbain extrêmement intéressant. Notons à cet effet les nombreux aménagements progressivement réalisés ces dernières années en ville de La Chaux-de-Fonds. Même si ces mesures ne donnaient pas toujours le sentiment de former un tout cohérent, notre groupe soutient totalement la volonté de changer l'image de la ville au tra-

vers de diverses mesures de réhabilitation de l'espace urbain. Le réaménagement de la place du Marché, la création de la zone de rencontre (il y a eu un petit bug dans les propos précédents puisque la zone de rencontre est déjà réalisée), l'aménagement du Pod, la remise en état de nombreux parcours piétonniers, pour ne citer que ces exemples, nous semblent être suffisamment explicites pour illustrer nos propos. Il suffit d'ailleurs de déambuler dans les rues de La Chaux-de-Fonds pour prendre la mesure des nombreux aménagements réalisés ces dernières années.

A ce titre et pour en revenir au crédit d'investissement sollicité, nous tenons à relever la volonté d'accorder une attention toute particulière aux voies d'accès qui mèneront à cette nouvelle gare. Nous soutenons totalement cette option qui permettra aux usagers, les piétons notamment, d'accéder en toute sécurité et confortablement à cette nouvelle halte.

La réouverture de cette gare nous semble une option à privilégier car elle permettra d'étoffer largement l'offre en matière de transport public dans un quartier dense, au fort potentiel d'expansion. Ce choix nous paraît d'autant plus cohérent que des discussions sont menées avec la France voisine dans le but de travailler au développement du "*corridor*" La Chaux-de-Fonds/Besançon. Nous sommes cependant d'avis que cette nouvelle halte CFF n'aura de sens que dans la perspective où le TransRun (véritable colonne vertébrale du RUN) ne restera pas lettre morte.

Notre groupe tient cependant à relever les zones d'ombre suivantes :

- ~ En page 6 du rapport, il est écrit que la passerelle dans le quartier Esplanade sera éventuellement réalisée. Nous estimons cet investissement nécessaire, et non pas superflu.
- ~ Si notre groupe soutient la création de pistes cyclables, force est de constater que la situation en ville n'est, à nos yeux, pas encore satisfaisante. Nous regrettons notamment que les aménagements consentis soient trop souvent inadaptés à la sécurité des usagers. A ce sujet, nous profitons de signaler la récente disparition de la piste cyclable à la rue des Tranchées.
- ~ La desserte, en soirée, des TRN décrite dans le rapport est, de notre point de vue, sujette à discussion. En effet, le passage à la cadence *toutes les 20 minutes* accompagné de changement de parcours sur certaines lignes à 19h devrait faire l'objet d'une réflexion.
- ~ Enfin, dans la phase transitoire qui nous sépare de la réalisation du TransRun, nous souhaitons que le Conseil communal regarde avec l'État la faisabilité d'une densification de la cadence sur la ligne CFF Le Locle/Neuchâtel. Si l'offre a été améliorée ces dernières années, notre groupe estime qu'un effort est encore à fournir, notamment au départ de La Chaux-de-Fonds en direction de Neuchâtel, aux heures de pointe du matin.

De manière plus précise, voici les points sur lesquels notre groupe souhaite obtenir quelques éclaircissements de la part du Conseil communal :

- ~ Quelles perspectives peut-on envisager au niveau de la fréquentation de cette nouvelle gare ?
- ~ Au niveau de la cadence des trains, qu'est-il envisagé une fois la gare de la Fiaz opérationnelle ?
- ~ Une extension future du Park and Ride est-elle envisageable si cette infrastructure rencontre un vif succès ?

Notre groupe soutiendra donc cette demande de crédit d'investissement d'un montant de CHF 1'150'000.– dont CHF 840'000.– seront à la charge de la Ville et acceptera le classement des diverses motions et autres postulats cités en pages 10 à 17 du rapport. En lien et pour terminer, nous souhaiterions savoir si la tarification spéciale pour les familles évoquée en page 11 du rapport peut être véritablement considérée comme réalisée ? De l'avis du PS, des améliorations seraient les bienvenues et ce malgré l'introduction récente de la communauté tarifaire intégrale. Merci au Conseil communal de nous livrer ses impressions à ce sujet. Merci de votre attention.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je parle tout d'abord du RUN puis ensuite de la gare ferroviaire de la Fiaz.

Le 19 décembre 2001, le Conseil fédéral approuvait, très heureusement, le rapport sur la politique des agglomérations de la Confédération, donnant ainsi le départ à une dynamique qui permettra de réfléchir et d'agir sur les transports, l'organisation du territoire, la qualité de la vie et le respect de l'environnement, mais aussi la politique sociale, l'intégration, la culture et le sport. Tous ces domaines font partie du concept d'agglomération et y sont liés.

Ce projet fédéral a avancé puisque, maintenant, des normes et des critères à respecter ont été définis, qu'un financement étalé a été mis en place, ainsi qu'un système de contrôle de la réalisation des projets.

Or, vous le savez, la question difficile pour le Canton de Neuchâtel (canton exportateur) était la suivante : N'ayant pas, sur son territoire, d'agglomération continue de 100'000 habitants, comment allait-il pouvoir se rattacher à cette politique et en bénéficier ? D'où l'excellente idée de constituer, entre nos villes, nos communes et celles de la région voisine, un réseau urbain, le RUN, avec un dossier mis en place et élaboré en commun et dont l'idée principale, une seule agglomération en réseau, a été reconnue par la Confédération, ce qui est à saluer.

Quelques critiques ont certes été émises, notamment celle d'un coût élevé pour une agglomération moyenne, mais notre projet a obtenu 8

points sur 12 par rapport aux critères, ce qui le place dans les 10 meilleurs et lui permet d'espérer un taux de contribution de 35% de la part de la Confédération.

Nous reviendrons sur certains aspects financiers, mais tenons à dire que le RUN est un espoir pour le Canton, que l'idée de sortir des clivages et des intérêts strictement particuliers a notre plein appui et nous tenons déjà à saluer les collaborations déjà mises en place.

Un des points importants à comprendre est de voir que si l'on veut des déplacements rationnels, une qualité de vie, le respect de l'environnement, il faut s'inscrire dans un processus dans le temps, mais aussi dans la prise de conscience que chaque projet, qu'il soit petit ou plus important, doit s'inscrire dans le tout à construire et non pas être vu seulement que pour lui-même. C'est pourquoi, les premières mesures de la phase A, qu'elles se réalisent ici ou là dans le canton y participent déjà.

Le TransRun est la colonne vertébrale du RUN, mais, pour qu'il ait son sens, il a besoin d'autres mesures accompagnatrices.

Vous voyez que nous adhérons à l'esprit de ce grand projet qu'est le RUN, que nous souhaitons vraiment sa réalisation, pas seulement parce qu'elle est porteuse d'avenir, mais parce que sans elle, c'est l'assurance d'accumuler des problèmes qui deviendront, je le crains, insurmontables.

Terminons cette première partie par quelques remarques :

Le TransRun est donc la colonne vertébrale du projet, il est nécessaire. Mais, vous le savez, son coût de réalisation est relativement élevé, de telle sorte que, parfois, on se demande s'il se fera ou s'il sera remplacé par un téléphérique... Plus sérieusement, je suis étonné que l'on ne soit pas encore en présence de modèles de financement, s'agissant de la part neuchâteloise.

Enfin, dernière remarque, la politique d'agglomération ne concerne pas seulement les transports et l'urbanisme, mais, par exemple, aussi la culture. Dès lors, comment se fait-il que, dans notre canton, le Laténium et respectivement les musées d'horlogerie de La Chaux-de-Fonds et du Locle continuent d'avoir des statuts différents ? Même question pour les bibliothèques...

Notre groupe approuve le projet de réouverture de la gare ferroviaire de la Fiaz, ainsi que le crédit demandé. En premier lieu, le quartier que cet arrêt desservira va augmenter en emplois et habitants et, en second lieu, il s'inscrit dans une mise en valeur de telles lignes, mise en valeur qui ira de la France voisine au Jura. Nous espérons, comme le dit le rapport, que cette mise en valeur sera faite par une promotion, une information, des prix et un confort adéquats.

Je voudrais aussi souligner l'importance que doit prendre, justement dans l'idée de réseau, la ligne La Chaux-de-Fonds/Besançon. Et, je crois que le Conseil d'État commence à le comprendre. Merci à ceux qui ont agi dans ce sens et en particulier le Conseil communal.

Pour terminer, nous accepterons le classement des motions qui toutes témoignaient d'un vrai souci que l'on prend maintenant en compte. Je vous remercie.

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je me prononcerai sur le point a et mon collègue, M. Philippe Kitsos, parlera du point b.

Nous avons lu le rapport sur la réouverture de la gare Morgarten appelée Fiaz à futur, avec intérêt mais aussi avec certaines interrogations sur la cohérence générale du projet. Mais nous saluons bien sûr la réouverture de cette gare !

Nous nous réjouissons de l'aide accordée par la Confédération, dans le cadre de la politique d'agglomération, à des projets qui visent à mieux coordonner urbanisation et transports et à résoudre les problèmes dus aux nuisances du trafic automobile (nous pensons en particulier aux problèmes liés au bruit). Ces problèmes nous concernent aussi, même si de nombreux chaux-de-fonniers pensent que notre ville ne connaît pas de problèmes liés à la circulation, puisque dans de nombreuses rues des dépassements des valeurs limites de bruit ont lieu, ce qui nécessite des mesures d'assainissement.

Lorsque le croisement du Crêt-du-Loche sera réalisé, le TransRun améliorera considérablement l'offre en transports publics dans l'agglomération La Chaux-de-Fonds/Le Locle avec 8 trains par heure (quatre dans chaque sens), durant toute la journée. Cette offre nouvelle va permettre de modifier les comportements : avec un train tous les quarts d'heure, il ne sera plus nécessaire de regarder les horaires, ni sa montre.

Or, il nous semble que les possibilités nouvelles de déplacement qu'offrira le TransRun ne sont pas prises en compte à leur juste valeur pour réduire la circulation automobile et améliorer la qualité de vie en ville, ni d'ailleurs la nécessité de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement pour que cette nouvelle infrastructure voie une augmentation du nombre d'usagers proportionnelle aux investissements. Nous pensons notamment à une politique restrictive du stationnement qui est un levier déterminant car le report modal en faveur des transports publics, même avec une amélioration de l'offre, reste un changement d'habitude difficile à obtenir. C'est un travail de longue haleine qui demande un engagement dans la durée, ainsi qu'une grande coordination et une bonne planification des mesures.

Voici nos remarques dans le détail :

Le Park+Ride

Selon les divers renseignements que nous avons pris, la création d'un P+R ne fait partie ni des exigences des CFF, ni de celles du canton, pour la réouverture de cette gare. C'est une volonté de la Ville de créer ces 20 à 25 places de stationnement à proximité de la gare. Le problème que nous

pose ce parking, c'est sa gestion. S'il est gratuit, c'est un investissement qui va à fin contraire, car rien ne nous garantit que les nouvelles places seront utilisées pour l'usage prévu, à savoir stationner la voiture et pour suivre le trajet en train. Avant la crise, le P+R du Crêt-du-Loche était chaque jour complet, mais malheureusement essentiellement utilisé par des employés de la manufacture Cartier et aujourd'hui une partie du parking est occupée par des employés de l'entreprise Sellita, située juste à côté de la gare !

Pour éviter l'utilisation de ce P+R par les habitants et les employés des entreprises environnantes, il est donc indispensable qu'il soit payant. Mais il se pose alors un autre problème, c'est l'offre de stationnement longue durée et gratuite dans le quartier. Dans ces conditions, il est évident que rares seront les automobilistes prêts à payer pour stationner !

C'est pourquoi, nous demandons que le P+R soit payant et que l'offre de stationnement longue durée gratuite aux alentours soit supprimée.

Dans le rapport, il n'est pas question du stationnement qui a été créé sur la voie publique du côté est de la rue Morgarten, en face de l'entreprise Monnier, située au sud des voies. Pour la cohérence du projet, nous demandons que ces places de stationnement soient supprimées.

Le Bike+Ride

Le rapport ne nous donne pas de détails sur l'infrastructure qui sera proposée. Les CFF ont un standard minimum, il s'agit d'un support métallique. Nous demandons que ce parking soit, pour une partie, couvert et pour une autre qu'il offre des places fermées à clé, de manière à ce que des vélos puissent être entreposés la nuit sans risquer des déprédations. Cette exigence doit être négociée par la Ville avec les CFF et il faut surtout qu'un crédit, permettant cette infrastructure d'un standard plus élevé au niveau sécurité et confort, soit prévu par la Ville.

Concernant le nombre de places, soit entre 20 et 30, cela nous paraît extrêmement peu. Nous nous demandons sur quelle base il a été fixé. Il nous semble que l'offre devrait être d'emblée plus importante, car la demande risque d'être plus forte que prévue. Certaines villes ont fait l'expérience qu'une offre de stationnement sécurisé pour vélos correspondait à un besoin et que la demande était plus importante que ce qu'elles avaient imaginé. Avec le développement de l'entreprise UNIVERSO dans le quartier, nous pensons que la possibilité d'une demande plus importante que prévue existe : la distance entre la gare et l'entreprise pourrait pousser un certain nombre de personnes à préférer le vélo à la marche.

Élargissement de la chaussée

Nous voyons, sur le plan qui nous a été transmis par le Service d'urbanisme, que l'élargissement de la chaussée ne servira pas seulement à créer un trottoir mais à élargir la route de 5m à 7.5m entre le passage à niveau et la rue de la Fiaz. 2.5m de plus, c'est beaucoup et ça dépasse nettement les recommandations des normes VSS pour ce genre de route.

Le grand avantage de cette partie étroite est de modérer la vitesse des automobilistes qui est élevée sur la rue Morgarten du côté sud des voies, là où la chaussée est large. Nous sommes très dubitatifs par rapport à cette dépense pour une route qui va de toute façon devenir de moins en moins attractive avec l'augmentation de la durée de fermeture des barrières et d'autant plus que l'étude complémentaire "*mobilité douce*" du projet d'agglomération RUN indique que le marquage de bandes cyclables est possible avec le gabarit actuel.

Je signale, à propos de l'augmentation de la durée de fermeture des barrières, qu'elle nous préoccupe particulièrement par rapport aux piétons. A l'heure actuelle déjà des personnes traversent les voies lorsque les barrières sont fermées. Nous nous demandons comment la situation future sera acceptée et s'il ne faudra pas prévoir un jour une passerelle pour la mobilité douce.

Suite à ces diverses remarques, les Verts proposent d'amender l'article premier en ajoutant après parking d'échange "*payant, incluant la suppression du stationnement longue durée gratuit dans un périmètre environnant à définir et la création d'un Bike+Ride couvert et sécurisé*".

Nous espérons que cet amendement sera accepté. Il nous semble très important, dans le contexte actuel, que le Conseil général donne, une nouvelle fois, à la population, un signal clair de sa volonté d'améliorer la qualité de vie en ville en favorisant les transports publics et en adoptant des mesures d'accompagnement cohérentes. Je vous remercie.

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre Conseil a déjà pris, à plusieurs reprises, acte de rapports d'information concernant par exemple *l'association communauté urbaine Le Locle/La Chaux-de-Fonds, le contrat d'agglomération de la communauté urbaine Le Locle/La Chaux-de-Fonds, le contrat de région Centre-Jura, la convention de coopération instituant un groupement intercommunal de réflexion territoriale transfrontalière (GIRTT), l'agglomération urbaine du Doubs* et le *projet d'agglomération RUN*. Je ne sais pas si dans ce Conseil tout le monde maîtrise l'entier de ces différents projets d'agglomérations qui sont, certes, liés, mais, en même temps, indépendants.

Tous ces contrats, associations et conventions ont pour but de mettre sur pied un concept d'agglomération, permettant de positionner, de manière convaincante et innovante, notre région en matière d'économie, de formation, d'aménagement du territoire et de mobilité. Le parti des Verts ne peut que saluer cette vision d'avenir, à la fois globale et locale et qui dépasse les frontières étroites communales, voire même les frontières nationales. Il prendra donc acte de ce rapport d'information, puisqu'il ne peut qu'approuver cette vision.

Toutefois, il regrette fortement que le Conseil général ne soit pas plus largement impliqué dans les choix et directions à adopter en matière d'ag-

glomérations. Le projet présenté ce soir est d'une telle importance pour notre ville qu'il ne peut ressortir de la seule décision du Conseil communal. Le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif doivent être égaux en force, afin d'assurer le principe de la séparation des pouvoirs. Comme il ressort de la loi sur les communes, le Conseil communal administre et conserve les biens de la commune, le Conseil général veille à la bonne gestion desdits biens.

Ainsi, les explications fournies par le Conseil communal, dans ce rapport, ainsi que lors de la séance du 11 novembre 2010, nous paraissent fort insuffisantes pour pouvoir se faire une idée précise sur les projets qui seront entrepris. C'est pourquoi, le parti des Verts propose le projet d'arrêté urgent qui demande que soit constituée, comme cela l'a été à Neuchâtel le 18 octobre 2010, une Commission interne du Conseil général, chargée de l'étude des différents projets d'agglomérations (pas seulement du projet RUN).

La différence avec le postulat, c'est qu'il est ouvert à tous les projets et qu'il permettra à notre Conseil de donner notre avis sur les sujets plus spécifiques à La Chaux-de-Fonds. Comme on le voit aujourd'hui, le rapport sur la gare de la Fiaz ne sera pas débattu par le Conseil général de Neuchâtel, ni par le Conseil d'État, mais seulement par le Conseil général de La Chaux-de-Fonds. Pour les points plus spécifiques concernant La Chaux-de-Fonds, le parti des Verts pense qu'une commission temporaire interne est nécessaire afin d'asseoir le rôle de La Chaux-de-Fonds de pôle régional. Je vous remercie.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je vous remercie de la lecture attentive que vous avez faite de ces documents et de l'accueil généralement favorable que vous leur avez réservé. Vous l'avez bien compris, ce projet propose d'abord une vision qui veut que le cœur urbain de ce canton ne forme qu'une seule agglomération, multipolaire, transfrontalière. Cette vision veut que dans cette agglomération, La Chaux-de-Fonds joue le rôle de l'un des pôles urbains et qu'elle soit mieux reliée qu'aujourd'hui au plateau suisse, à la France voisine et à ses lignes ferroviaires internationales, ainsi qu'à la Suisse alémanique, notamment via Bienne et tout cela par des infrastructures performantes.

Cette vision voit La Chaux-de-Fonds contournée par le trafic inutile. La conséquence de cette vision est que La Chaux-de-Fonds peut développer la qualité de vie en son sein, jouer son rôle et assurer les prestations d'une ville, notamment en matière de logements, d'emplois, d'offres culturelles et sociales, de formation, en valorisant ses infrastructures au profit de toute région, en participant au développement de l'ensemble, plutôt que d'en attendre simplement la solidarité.

Ce rapport, du point de vue du Conseil communal, est l'un de ceux qui traduisent le mieux la vision que nous avons exprimée dans notre programme de législature car il s'inscrit en conformité à l'ensemble des axes prioritaires définis. Il traduit aussi une volonté des partenaires de l'agglomération de la construire ensemble.

J'aimerais également souligner que la coordination de politique publique entre 15 exécutifs est une première dans ce canton. Vous avez raison de dire que les Législatifs ne doivent pas être tenus à l'écart. J'y viendrai.

Cette vision développée par 15 exécutifs est légitime car elle a été validée par des rapports au Grand Conseil (je pense au rapport fondateur *un canton, une vision*) et qu'au niveau local et intercommunal, elle a été développée dans le programme de législature dont vous avez pris acte et par les rapports qui vous ont été soumis sur la politique d'agglomération et les différents contrats conclus dans le cadre du Réseau urbain neuchâtelois.

Cette vision est légitime car elle est conforme aux orientations voulues par les chambres fédérales et par le Conseil fédéral, en particulier à travers le Fonds d'infrastructures qui donne des orientations qui sont celles que nous avons adoptées.

Ce rapport, compte tenu de ce que je viens de rappeler, peut-être ici plus qu'ailleurs, propose des mesures et des orientations dont dépendent l'avenir et le développement de notre région. C'est cet avenir et ce développement qui sont en jeu, finalement plus que la liste des mesures liées à la gestion de la mobilité et du trafic, quand bien même celles-ci sont importantes pour concrétiser cette vision.

Ce développement futur sera traduit dans un projet de territoire (annoncé dans le rapport de ce soir), une forme de vision de la Ville de La Chaux-de-Fonds à l'horizon de 20 ans. Le Conseil communal souhaite que ses objectifs puissent faire l'objet d'un débat non seulement politique, mais également démocratique relativement large. Comme annoncé dans le projet de budget sur lequel vous vous prononcerez dans moins d'un mois, ce projet de territoire sera décliné, en matière de mobilité et d'énergie, sous forme de plans directeurs qui traduiront les implications dans ces deux domaines, de cette vision à 20 ans de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Il n'y a donc clairement pas, de la part du Conseil communal, l'intention de faire de cette vision du projet d'agglomération une affaire réservée à l'exécutif ou aux exécutifs. Je vous rends attentifs à la nécessité de travailler aussi entre législatifs à l'échelle de l'agglomération et de ne pas segmenter, entre 15 législatifs, qui chacun développe sa propre vision pour son propre espace.

Vous l'avez compris, l'enjeu est énorme. L'initiative du Conseil communal était nécessaire dans ce dossier. Aujourd'hui, par ce rapport, nous entendons aussi susciter la mobilisation de l'ensemble des acteurs, et en particulier de tous les acteurs politiques que vous représentez. L'enjeu est

énorme car les grandes infrastructures sur lesquelles nous pouvons construire l'avenir de cette région sont en jeu, mais l'avenir plus général de cette région est en jeu. La cohérence des mesures, à l'échelle de l'agglomération, est en jeu également. Par exemple, aujourd'hui, si Neuchâtel décide de construire une passerelle pour les piétons entre le plateau de la gare et la colline du Mail, davantage de personnes seront incitées à y aller en train plutôt qu'en voiture car c'est difficile d'accès. C'est autant de personnes qui prendront le train à La Chaux-de-Fonds plutôt que leur voiture pour se rendre au Mail. Ces mesures sont liées. Nous avons une responsabilité à l'égard des 14 autres collectivités qui ont élaboré ce projet à nos côtés.

Accepter uniquement les grandes infrastructures sans les mesures d'accompagnement serait comme investir dans la tuyauterie sans brancher quelque chose à chacun de ses bouts. Les tuyaux seraient les autoroutes et le TransRun, mais si on ne fait rien pour que les gens utilisent ces infrastructures et que l'on continue à rouler plutôt en voiture dans l'espace urbain, cela ne servirait à rien de faire ces investissements.

Le RUN n'a de sens que s'il est construit sur deux pôles urbains. Il n'y a pas de volonté d'ignorer les régions du Val-de-Ruz, du Val-de-Travers, de la Vallée de la Brévine, de l'Entre-deux-Lacs et de la Béroche, en parlant de la partie urbaine du canton. Au niveau fédéral, cantonal et intercommunal, le constat est fait que la dynamique principale sur laquelle nous pouvons appuyer un développement durable est la dynamique des espaces urbains. Par conséquent, nous devons nous préoccuper de cet espace urbain, mais en se préoccupant également des relations entre cet espace et les régions moins urbanisées. Mais il y a un piège à systématiquement rappeler la présence du Val-de-Ruz et du Val-de-Travers comme des régions qui comptent aussi : il est sous-entendu qu'il y a plusieurs régions dans ce canton, le Jura neuchâtelois en est une, le Val-de-Ruz et le Val-de-Travers en sont deux autres et finalement, pourquoi ne sont-elles pas sur le même pied d'égalité ? C'est le raisonnement contre lequel nous nous battons systématiquement dans nos relations avec le Conseil d'État car il y a l'idée sous-jacente que ce canton peut vivre avec un seul centre et que les régions tournent autour. Le téléphérique n'est pas très loin, vous l'avez compris, c'est aussi une vision que nous combattons. Tout le concept du projet d'agglomération est de mettre en avant une agglomération multipolaire (avec deux pôles principaux) et d'assurer ce rôle de pôle urbain des villes du Jura neuchâtelois en ne les considérant justement pas comme des régions identiques à toutes les autres, mais comme l'un de ces deux pôles qui joue un rôle particulier dans le développement du canton.

Vous avez demandé comment serait financée la part cantonale. Le Grand Conseil a accepté, sous la forme d'un rapport d'information, le même rapport (sous réserve des conclusions et de l'introduction) que celui qui vous a été soumis. L'intention politique est très claire et l'ensemble des mesures était annoncé dans ce rapport. Le Conseil d'État a choisi d'inté-

grer, dans ses planifications d'investissements et dans des rapports au Grand Conseil à venir, mesure par mesure, les sollicitations de crédits nécessaires. Ce signal du rapport d'information adopté nous fait penser que ces demandes de crédits seront bien reçues, le moment venu.

Quelle est la position du Canton par rapport à la ligne entre Besançon et La Chaux-de-Fonds ? Effectivement, les choses évoluent lentement. Mais, demain, une réunion importante a lieu au niveau de l'Arc jurassien franco-suisse à Besançon, pour la présentation du schéma directeur des mobilités de l'Arc jurassien franco-suisse. Nous avons eu l'occasion de découvrir, ces derniers jours, les documents disponibles sur internet. Il y a un peu de politiquement correct dans ce qui sera présenté, c'est-à-dire que tout le monde est concerné. Mais, en entrant dans le détail des dossiers, on se rend compte que certains dossiers seront traités d'emblée et d'autres qui ne sont qu'au stade d'hypothèses et d'idées. Il faut encore travailler sur cette ligne, afin que l'on ne reste pas au stade d'hypothèses et d'idées. C'est, en tous les cas, la position que nous défendrons, considérant que ni Besançon, ni la Franche-Comté, ni le Canton de Neuchâtel, ni même le Président du gouvernement vaudois n'ont, dans cette organisation de l'Arc jurassien, intérêt à ne défendre que l'axe Lausanne/Dijon, c'est-à-dire la liaison entre l'Arc lémanique et la Bourgogne. Aujourd'hui, le Canton commence à intégrer les enjeux liés à cette ligne extrêmement importante pour le haut du Canton de Neuchâtel.

Concernant la question des Verts sur le P+R de la gare de la Fiaz, je ne vous cache pas que j'ai été surpris des réponses reçues lorsque j'ai creusé la question. Le projet vous a été présenté sur la base des indications fournies par un bureau d'ingénieurs qui s'est appuyé sur les informations fournies par les CFF, pour faire le lien entre cette gare et le parking d'échange. Nous avons eu de longues discussions avec les CFF qui considéraient qu'un P+R était nécessaire à cet endroit (dans un premier temps, il avait été prévu au nord des voies, mais comme la gare sera au sud, les CFF l'ont refusé). Pour nous, comme pour eux, à ce stade de la discussion, des places de parc à proximité de la gare sont un investissement nécessaire. Effectivement, aujourd'hui, l'Office cantonal des transports, dans une réponse un peu laconique, nous dit que, ni les CFF, ni le TransRun n'ont exigé l'implantation d'un P+R à cet endroit. Nous devons encore clarifier cette question. Dans toutes nos réflexions, cela nous paraît vraiment être un investissement utile et nécessaire, afin de permettre l'accès à une gare.

Sur le fond, vous avez certainement raison de considérer que ce P+R devrait être payant. Mais, j'aimerais rappeler que nous avons fait la proposition, devant le Conseil général, il y a quelques années, de rendre payant le P+R de la gare du Crêt-du-Locle, dont vous regrettez aujourd'hui qu'il soit occupé par des collaborateurs d'entreprises voisines. C'est le Conseil général qui a refusé de rendre ce parking payant (y compris les Verts, à cette époque), en disant qu'il fallait faire un concept global. Aujourd'hui, le

concept global existe, c'est celui de la politique de stationnement que vous avez accepté. Je pense qu'il serait prématuré de dire ici que l'on veut rendre un parking en particulier payant, à deux mois d'une votation qui va nous permettre de savoir dans quelle direction nous nous engageons pour le stationnement. Il serait dommage de mettre en jeu le développement de la gare de la Fiaz, le crédit nécessaire à son développement, uniquement sur la question du stationnement payant ou non à proximité. Pour certains, dans cette ville, c'est une question de principes et que chaque fois que l'on parle de parking payant (même une seule place à 20ct par jour) c'est référendum. Je pense que l'exigence que vous marquez aujourd'hui est un peu excessive. Mais c'est une réflexion purement politique et, sur le fond, nous n'avons rien à enlever à votre développement.

Concernant l'élargissement et de la nécessité de créer des trottoirs, j'aimerais rappeler qu'à proximité de la gare de la Fiaz, il est prévu le développement d'un plan spécial sur le site de la scierie des Eplatures (cette information est publique depuis longtemps). Nous avons annoncé la volonté de faire quelque chose du site des abattoirs. Aujourd'hui, nous n'avons pas de schéma particulier pour le trafic des bus, mais il n'est pas exclu qu'une desserte de meilleure qualité par les bus, sur un point ferroviaire, soit envisagée dans le cadre de la réingénierie du schéma des transports publics en ville. De notre point de vue, il faut faire un trottoir pour séparer et sécuriser les cheminements piétonniers qui sont, de plus, des cheminements scolaires. Ce point nous pose, depuis longtemps, un peu de souci au niveau de la sécurité pour les enfants.

Je profite de vous dire qu'il n'y aura pas de passerelle, ni de sous-voie à cet endroit. Mais, vous découvrirez, dans le budget 2011, un crédit d'étude pour envisager un éventuel sous-voie à l'intérieur du site de la scierie, le jour où il sera urbanisé, afin de passer du nord au sud des voies.

Faciliter le transbordement d'un mode à l'autre, c'est l'essentiel de la philosophie proposée, avec des parcs pour vélos, des P+R à proximité immédiate des gares, des interfaces bus et trains proches l'une de l'autre. J'admets que, sur certains points, nous n'avons pas encore une expérience extraordinaire et que nous devons encore l'acquérir. Il n'est pas exclu, qu'une fois ou l'autre, nous nous trompions.

Vous avez raison de nous rappeler régulièrement la nécessité de faire une information précise sur ces objets. Vous aurez mesuré, à la lecture de ce rapport, l'important travail fait en peu de temps, avec un travail de coordination extrêmement lourd. Par conséquent, il arrive que nous soyons un peu pris par ce travail et que nous oublions de parler publiquement de ces dossiers. C'est un réflexe que nous devons encore développer.

Les TRN ne sont pas "*non motivés*". La direction est à la tête d'une entreprise qui ne peut pas faire de déficit et qui travaille dans un contexte difficile (les budgets de transports publics sont resserrés, chaque année depuis au moins 5 ans, par le Canton). La gestion de l'entreprise TRN est

très appréciée au niveau cantonal, en comparaison avec d'autres compagnies. Mais, parfois, il est vrai que cela se traduit par beaucoup de prudence de la part de la direction et qu'il faut discuter deux fois plutôt qu'une sur certains projets. Cela me paraît être plutôt la marque d'une grande rigueur dans la gestion de la direction qu'une frilosité à l'égard des projets développés. Dans tous les cas, nous avons un partenariat de qualité avec l'entreprise TRN.

Le plan en étoile est-il à revoir ? Il nous est envié, il offre une énorme qualité, mais également quelques défauts, en particulier pour ceux qui souhaiteraient des liaisons en ceinture (ces liaisons sont éventuellement rentables aux heures de pointe, mais très difficilement pour une ville de la taille de celle de La Chaux-de-Fonds). Mais la question du plan des transports publics est un sujet qui a été repris avec les TRN et le Canton, pour savoir si l'ouverture de nouveaux pôles de gare le long de la voie de chemin de fer doit donner lieu à une nouvelle manière d'envisager ce réseau. C'est un travail de longue haleine et nous ne reviendrons pas dans les six mois avec des propositions concrètes.

M. Chantraine jugeait que c'est un "*machin*" ! Je pense qu'il a quand même produit des résultats intéressants dans le dialogue mis en œuvre entre les communes (il est parfois même à l'origine de projets de fusions de communes), dans le dialogue qu'il a construit entre l'État et ses groupements de communes. Il est vrai que sur certains dossiers, cela coince encore un peu, mais qu'en serait-il si nous n'avions pas ces plateformes de discussions ?

Vous dites qu'aujourd'hui, nous assistons à une concentration sur le Littoral, démonstration peut-être de l'inutilité ou de l'inefficacité de ce grand "*machin*". Ce n'est, en tous les cas, pas la philosophie du Conseil communal. Il considère effectivement que la tendance à la centralisation sur le Littoral est effective et dangereuse pour cette région. Mais, il considère que chaque fois que nous avons une occasion de la contrecarrer, par le dialogue, par la coopération, par la concertation, plutôt que par la confrontation, il faut la saisir. Le RUN donnait une plateforme pour aller dans ce sens, le projet d'agglomération donne une autre opportunité à saisir. Les critères pour essayer de "*renverser la vapeur*" sont de travailler sur l'attractivité de la ville, sur la qualité qu'elle peut offrir dans beaucoup de domaines, sur son accessibilité, tout en mettant en valeur ses spécificités, sans inventer une identité autre. Tous les projets présentés dans le projet d'agglomération sont utiles et nécessaires et le Conseil communal vous les aurait proposés dans les mois ou années à venir, indépendamment du projet d'agglomération. Il a, conformément au souhait de l'UDC, identifié que, dans ce cas-là, il y avait des subventions possibles pour réaliser des projets utiles. Il a concentré le tout et l'a coordonné avec ses partenaires. Aucun des projets présentés, en revanche, n'a été inventé pour aller cher-

cher des subventions. Cela serait presque faire injure au Conseil communal que de penser l'inverse.

Nous continuons de penser que la H20, la H18 et le TransRun sont possibles à moyen terme, si des mesures d'accompagnement (et uniquement si) sont possibles. Sans cela, il sera difficile de tous les défendre.

Évidemment, le Conseil communal défend une vision que j'ai évoquée en introduction de cette prise de position, des options, des projets au service de cette vision. Il ne peut pas, aujourd'hui, donner des garanties quant aux bénéfices qui en seront retirés. Il peut vous donner sa conviction !

M. Duding, vous demandez pourquoi on utilise l'indice 2005 pour le calcul des subventions fédérales, puis ensuite la mise en application d'un indice à partir de 2005. C'est simplement pour que les projets soient comparables. Des projets ont été déposés en 2007, sur la base d'études qui dataient de 2005, 2006 ou 2007 et la Confédération a donc décidé de ramener l'ensemble de ces projets à un étalon identique pour tous, afin de pouvoir les comparer. Il faut faire un peu attention à la comparaison. Quand on dit que l'ARE a considéré que le coût du projet d'agglomération était élevé, c'est vrai, c'est une critique qu'elle a faite. Mais attention, elle a fait un calcul par habitant. Si vous comparez un métro à Lausanne qui fait quelques kilomètres, avec beaucoup d'habitants, ou le TransRun entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel qui fait beaucoup plus de kilomètres, avec une population moins importante, le coût par rapport à l'efficacité pourrait être relativisé. Il se trouve qu'en l'occurrence, c'est bien un coût par habitant qui a été pris en considération. Mais ce n'est pas le seul critère et on peut en imaginer d'autres qui ont aussi leur sens.

La question du déficit de l'application parlementaire est un thème, aujourd'hui dans les structures du RUN, comme le sont les déficits d'institutionnalisation sur certains points puisqu'aucune compétence décisionnelle n'existe aujourd'hui au RUN. Toutes ces questions sont des sujets d'actualité sur lesquels des propositions concrètes pourront être faites dans le cours de l'année 2011.

M. Duding, la passerelle d'Esplanade est nécessaire. Si nous avons mis "*éventuellement*", c'est simplement parce qu'elle n'apparaissait pas dans le premier projet déposé, mais nous entendons la faire figurer dans le deuxième. Mais, la procédure de justification est un peu différente, et nous n'avons pas de garantie, aujourd'hui, qu'elle sera prise en compte par la Confédération.

Il n'y a pas de volonté du Conseil communal de faire disparaître les pistes cyclables à la rue de la Tranchée. Il se trouve que la peinture a été effacée et non repeinte.

Je prends note de la remarque pertinente sur les changements d'horaire à 19h00 pour les TRN, mais je ne la développerai pas ici, sans quoi le Président me rappellera à l'ordre sur d'autres questions d'horaires...

Je reviens sur la densification de la cadence sur la ligne Neuchâtel/La Chaux-de-Fonds. Aujourd'hui, les discussions sont très avancées pour qu'en 2012, il puisse y avoir 3 trains par heures sur ce tronçon (les deux trains actuels plus un train à la demi-heure). Les CFF sont entrés en matière. Évidemment des questions financières doivent être négociées mais des discussions sont en cours et nous avons bon espoir que cela soit possible dès 2012.

Les calculs sur la fréquentation envisagée de la gare de la Fiaz sont faits uniquement par rapport au bassin d'emplois et de population. Il n'y a pas de simulations connues de la Ville.

Évidemment, si l'expérience montre qu'il faut étendre les P+R et B+R, cette option sera envisagée. Nous n'avons encore que peu d'expérience aujourd'hui.

M. Stähli, vous avez rappelé la question de la limite des 100'000 habitants dans les critères posés. Il ne s'agit pas de décrocher un label en disant "*on est dans la famille des 100'000 !*", ni de remplir un critère purement statistique. Cette limite est définie sur la base d'une série d'études montrant que ce sont les pôles de plus de 100'000 habitants qui génèrent une dynamique particulière, favorable au développement du pays. Il s'agit de se mettre ensemble pour organiser un ensemble urbain qui crée cette dynamique. Atteindre le label des 100'000, c'est une chose qui peut nous rendre fiers, mais ce qui est important, c'est de se mettre au travail ensemble pour que cette dynamique existe, par la volonté de coordonner les politiques publiques dans cet espace.

Concernant les sujets liés à la culture dans l'agglomération, la question du MIH nous occupe assez régulièrement, sans succès jusqu'ici, mais je ne désespère pas. Quant aux bibliothèques, c'est un sujet de discussion aujourd'hui entre le Canton et la Ville.

Dans le groupe des Verts, vous avez relevé qu'il s'agit d'un changement d'habitudes et que cela nécessite un travail de longue haleine. Je vous prie aussi de comprendre les mesures proposées comme un pas dans l'idée de ce travail. Tout ne peut pas être réalisé d'emblée. C'est également comme cela que nous avons conçu le dimensionnement des parkings pour cycles. Aujourd'hui, nous réfléchissons à un modèle de parking pour vélos qui soit le même dans l'ensemble de l'agglomération et qui permette de donner le sentiment d'appartenir à une seule agglomération du point de vue des transports.

L'élargissement de la route correspond, semble-t-il, à des normes en fonction des critères évoqués tout à l'heure (le trafic, les habitants, les piétons et l'accès pour les bus). La durée de fermeture des barrières est liée à des problèmes de dispositifs de sécurité. Quand un train part du Locle, il n'y a plus de dispositif de sécurité jusqu'à la gare de La Chaux-de-Fonds, c'est pourquoi les barrières doivent être abaissées très tôt. Avec les développements imaginés, en particulier le doublement au Crêt-du-Loche, il est

prévu un dispositif supplémentaire, ce qui permettrait de raccourcir la durée de fermeture des barrières.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je reviens rapidement sur la remarque de M. Stähli. Je m'associe aux propos tenus par M. Laurent Kurth. Effectivement, le RUN se construit à différentes dimensions et dans plusieurs domaines, y compris la culture et le sport. Certains dossiers avancent positivement et d'autres moins. M. Stähli faisait plutôt allusion à un dossier qui n'avance pas très positivement.

Pour collaborer, il faut être au moins deux. Dans le domaine des bibliothèques, nous étions même beaucoup plus (la Ville de Neuchâtel, la Ville du Locle, la Ville de La Chaux-de-Fonds, l'État et l'Université de Neuchâtel). Il faut également réussir à se projeter au-delà d'un strict regard sur un intérêt très limité, à court terme et territorial. A La Chaux-de-Fonds, à 1000m d'altitude, nous avons régulièrement fait cet exercice et nous le faisons encore. Nous l'avons d'ailleurs fait pour les bibliothèques.

Malheureusement, la Ville de Neuchâtel a des difficultés à s'extraire d'une vision un peu étriquée de son strict intérêt territorial et à court terme. Ceci a amené un constat de blocage dans ce dossier sur lequel des réflexions et discussions sont en cours depuis avant 2006.

A ce stade, le Conseil communal a pris acte de cet échec et s'en est ému auprès de ses partenaires, en particulier auprès du Canton. Cela fait des années que nous discutons d'une juste répartition des subventions du Canton entre la Ville de Neuchâtel et la Ville de La Chaux-de-Fonds dans le domaine des bibliothèques et que l'on nous répond que ce dossier est mis entre parenthèses en attendant une réflexion générale. Cette réflexion générale est aujourd'hui dans une impasse et le Conseil communal a clairement demandé au Conseil d'État d'utiliser son pouvoir d'autorité pour mieux répartir les subventions entre la Ville de La Chaux-de-Fonds et la Ville de Neuchâtel. Vous trouverez traces de cette volonté claire du Conseil communal dans le budget 2011 qui vous sera soumis lors de notre prochaine séance.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le représentant du PS, dans son intervention, a dit *"notre groupe a déposé un postulat interpartis"*. Or, s'il s'agit d'un postulat interpartis, ce n'est pas le PS qui le dépose, mais l'ensemble des partis. J'aimerais donc que cette phrase soit retirée du PV.

Pour revenir sur l'information du Conseil communal, il a été dit que certaines personnes désiraient de grandes infrastructures sans forcément accepter les mesures locales. On a dit *"on veut faire des tuyaux sans les branchements au bout !"*. Nous avons surtout l'impression que, pour l'ins-

tant, on fait des branchements au bout, mais que l'on ne voit pas les tuyaux et que nous n'avons pas la garantie de les avoir.

Effectivement, le groupe UDC ne juge pas que le *machin* ne sert à rien. Il juge simplement que l'organisation du *machin* est une grosse usine à gaz... Nous avons noté qu'il y a huit contrats d'agglomération et de région. Les Verts ont eu le courage d'en citer quelques-uns, nous y avons renoncé car c'est lourd et complexe. De plus, la population n'y comprend rien du tout. A l'instar du PLR, nous aimerions une communication un peu plus détaillée, efficace et schématisée, pour une véritable compréhension de la part de la population.

Quelques questions n'ont pas reçu de réponses concernant :

- ~ la participation fédérale qui serait plus proche des 10% à 15% que des 35%,
- ~ l'antinomie entre le Haut et le Bas qui risque d'être exacerbée par la situation actuelle,
- ~ le problème de la zone de rencontre qui a déjà été réalisée alors qu'elle avait été refusée en votation populaire,
- ~ la possibilité qu'aurait le Locle de s'opposer à la subvention cantonale pour la gare de la Fiaz.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. M. Chantraine a raison, j'ai oublié de répondre à quelques questions et je vous prie de m'en excuser.

D'accord, l'organisation du RUN est à simplifier. C'est un des thèmes traités aujourd'hui par le Comité directeur, tout comme l'association des législatifs. Nous faisons les mêmes constats. Pour autant, il ne faudrait pas jeter le bébé avec l'eau du bain... Quand on dit le *machin*, cela donne le sentiment que l'on pourrait bazarder tout cela...

S'agissant de la participation fédérale, le schéma dans le rapport est assez clair : les coûts estimés entre 2005 et 2007 sont ramenés à une unité 2005. On y ajoute l'inflation entre 2005 et la date de réalisation, ainsi que la TVA et on calcule le 35%. Ce montant est la part de la Confédération, dans tous les cas et dans tous les projets du Projet d'agglomération RUN (le taux peut varier d'une région à l'autre). Toutes les éventuelles erreurs dans l'estimation du projet, au moment où il a été déposé, sont de la responsabilité des dépositaires. La Confédération a une enveloppe donnée et ne peut pas jouer avec les taux des uns et des autres. Elle n'assume donc pas cette responsabilité.

Il y a eu des erreurs grossières sur certaines mesures, pour des raisons tout à fait explicables. Je n'aimerais pas dire qu'il y a des responsabilités plus ou moins élevées par rapport aux erreurs faites, mais certaines étaient grossières. Celle évoquée au Locle vient du fait que nous nous

sommes basés sur un document établi de manière assez rapide. Il fallait déposer un chiffre pour ce projet et l'écart, dans ce cas-là, est relativement important. Dans la presse, l'ingénieur cantonal citait des écarts entre 1.5 et 3.5 fois les chiffres annoncés. Évidemment, plus l'erreur est importante, plus le subventionnement de la Confédération sera faible. Dans le cas du TransRun, c'est encore plus compliqué : nous étions à 450 millions et nous déduisions encore une part des CFF qui doivent investir avant de calculer le 35% de la Confédération. Ceci fait qu'aujourd'hui, nous sommes effectivement plutôt entre 10% et 15%. Mais, le TransRun reste une mesure qu'il faut envisager. Les subventionnements fédéraux seront les bienvenus, mais la question ne doit pas tourner d'abord autour de ceux-ci.

Les tensions entre le Haut et le Bas risquent-elles d'être exacerbées ? Elles sont exacerbées et le Projet d'agglomération est une des réponses que l'on peut apporter à cette tension dont nous ne voulons pas. Le Conseil communal ne s'engagera pas dans le renforcement de ces tensions. En revanche, de temps en temps, il doit rappeler quels sont les intérêts de cette partie du canton.

Je propose de ne pas répondre à chacun des débats. Vous avez déposé une interpellation concernant la zone de rencontre, lors de la dernière session, et nous aurons prochainement l'occasion d'y répondre. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer le sujet lors d'un rapport sur l'acquisition d'un terrain.

Techniquement, Le Locle a les capacités de s'opposer à la réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds/Fiaz, dans le cadre de la procédure fédérale de l'approbation des plans qui a un volet public. D'après mes renseignements, l'opposition a beaucoup de chance d'être non-recevable dans un tel cas. La question de l'arrêt des trains entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle préoccupe les loclois. Nous avons eu l'occasion de leur écrire pour leur dire qu'il n'y aura pas que des neuchâtelois qui vont au Locle qui seront retardés de 2 minutes, mais que des personnes habitant dans ce quartier et qui se rendent au Locle ou en France ne prendront plus leur voiture pour traverser Le Locle. Respectivement, quelques loclois travaillant à La Chaux-de-Fonds, à proximité de cette gare renonceront peut-être à leur voiture. Cet arrêt à cet endroit va donc aussi dans le sens des intérêts du Locle. De plus, nous n'avons jamais demandé de supprimer les arrêts de train au Col-des-Roches pour que les français arrivent plus tôt à La Chaux-de-Fonds. Il n'est pas établi aujourd'hui que tous les trains s'arrêteront, les questions d'arrêts facultatifs peuvent aussi être discutées. Mais cela se discutera plutôt sur l'établissement des horaires que sur le principe même de la gare. Nous ne craignons pas sérieusement une opposition des loclois.

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pourrait-on avoir quelques précisions quant aux sup-

ports de vélos qui seront unifiés sur l'ensemble de la Ville ? Les supports actuellement placés sont les seuls que la Conférence Vélo recommande explicitement de ne pas utiliser.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Nous avons eu un échange de correspondance avec l'ensemble des communes du RUN pour imaginer un modèle de supports de vélos commun, couvert. Celui-ci n'est pas choisi à l'heure actuelle. J'apprends ce soir que le modèle placé à La Chaux-de-Fonds est celui qui n'est pas recommandé et j'en prends note.

Mme Katia Babey Falce, PS : Nous demandons une suspension de séance afin de pouvoir discuter des différents amendements et arrêtés urgents.

PAUSE

Amendement des Verts

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Comme nous l'avons laissé entendre dans le débat général, le Conseil communal combat cet amendement. Il considère qu'introduire, aujourd'hui, une disposition qui rend le stationnement payant dans un endroit donné de la ville, à deux mois d'un vote sur la politique de stationnement, donnerait le sentiment à la population qu'elle peut voter ce qu'elle veut en février, et que nous ferons quand même ce que nous voulons dans certains quartiers. De plus, il est demandé de rendre le P+R payant, mais également d'exclure les zones longues durées dans les alentours, ce qui entraîne l'introduction de zones bleues. Il faut pourtant gérer la population qui habite à côté. Nous sommes en plein dans le débat qui doit avoir lieu au mois de février.

Indépendamment de l'analyse qui peut être faite de la proposition sur le contenu, nous pensons qu'il ne faut pas donner aujourd'hui le sentiment que nous faisons ce que nous voulons quand le peuple est appelé à se prononcer.

D'autre part, la question du stationnement payant est extrêmement sensible sur le plan politique. Le Conseil communal regretterait qu'on lie l'avenir de la gare de la Fiaz et du développement des transports publics à l'appréciation de ceux qui pourraient faire un référendum uniquement en raison de cet amendement.

Le Conseil communal vous recommande de rejeter cette proposition d'amendement.

L'amendement est rejeté par 30 voix contre 7.

L'arrêté est accepté par 37 voix sans opposition.

Le classement des motions et postulats suivants est accepté tacitement :

- ~ Motion M. Cotting du 29 novembre 1995 *"attirait des transports en commun"*
- ~ Motion V. Houlmann du 22 février 2000 *"voies coupées ou renforcées"*
- ~ Motion L. Kurth du 30 janvier 2002 *"adapter l'offre de transports en commun aux nouvelles modalités d'organisation du travail"*
- ~ Motion P. Hermann du 26 mars 2002 *"transports publics : La Chaux-de-Fonds – Le Locle, une agglomération ?"*
- ~ Motion R. Curty du 24 novembre 2005 *"déplacements et qualité de vie dans notre ville"*
- ~ Motion P. Lagger, D. Musy e P. Gazareth du 8 mars 2006 *"création d'un réseau efficace de transports publics entre Morteau et La Chaux-de-Fonds"* (motion déposée conjointement au Locle et à La Chaux-de-Fonds)
- ~ Postulat M. Gagnebin du 29 août 2006 concernant le transport des bicyclettes
- ~ Postulat T. Bregnard du 3 mai 2007 *"création, pour les cyclistes, d'axes sécurisés permettant de traverser la ville et d'une voie sécurisée entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle"*

M. Marc Schafroth, Président : Si le Conseil communal ou le Conseil général le demande, les rapports d'informations sont soumis au vote du Conseil général qui en prend acte ou non.

Il est pris acte du rapport d'information par 36 voix sans opposition.

Postulat interpartis

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Laurent Duding, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le contenu du postulat interpartis déposé me paraît suffisamment clair, nous ne souhaitons donc pas développer davantage ce point. Nous

tenons cependant à préciser que l'idée est bien de créer des espaces de discussion entre législatifs dans l'idée du RUN. Ce postulat défend donc la vision globale voulue dans le cadre du projet d'agglomération neuchâtoise, étant donné que, comme plusieurs groupes l'ont déjà relevé, les mesures concrètes proposées sont liées et l'ensemble forme un tout qui se veut cohérent. Merci pour votre attention et pour les réponses apportées à ce postulat.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal vous recommande d'accepter ce postulat, quand bien même le terme de *sérieux déficit parlementaire* paraît peut-être un peu excessif. Globalement, nous admettons qu'il y a une vraie question sur la manière dont on associe les parlements.

Le postulat est accepté tacitement.

Rapport d'information du Conseil communal relatif à sa politique de communication

(du 11 novembre 2010)

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Lors du débat du 3 septembre 2009, à la suite de l'interpellation urgente déposée par le groupe PLR "Communication, faire mieux et plus, oui, mais avec quels moyens?", le Conseil général avait exprimé le souhait qu'un rapport d'étape soit dressé quelques mois après l'entrée en fonction des deux coordinateurs engagés début février 2010.

Historique

Le 1^{er} octobre 2007, le Conseil communal saisissait le Conseil général d'un rapport en réponse à la motion Veya déposée le 15 décembre 1993, qui demandait que le Conseil communal développe l'information destinée à la population. Ce rapport faisait l'inventaire des mesures prises jusque là, à savoir notamment:

- La création d'un site internet (2001);
- La création d'un poste de chargé de communication (2002);
- La professionnalisation de la communication avec envoi de communiqués de presse et organisation de conférences de presse;
- Rencontres avec la population (présentation programme de législature; budget 2005; campagne de votation sur le referendum fiscal, présentation des résultats du concours du Crêt-du-Loche);
- Création du DVD *La Chaux-de-Fonds, espace et temps, espace du temps*

Ce rapport mentionnait entre autres que la politique du Conseil communal en la matière reposait sur quatre piliers, à savoir le maintien du poste de chargé de communication, une augmentation des moyens financiers à disposition (budget ordinaire passant de CHF 40'000.- à CHF 80'000.-), la mise en place d'une structure de travail interne avec un comité de pilotage et trois groupes de travail ainsi que le classement de la motion.

Le rapport a été accepté par 25 voix sans opposition par le Conseil général, lors de sa séance du 29 octobre 2007.

Une priorité de la législature

Malgré les nombreuses initiatives prises jusqu'ici, l'image de La Chaux-de-Fonds peut encore être améliorée en regard de ses richesses et atouts.

Trop souvent notre ville peine à convaincre lorsqu'il s'agit de provoquer des investissements, en particulier publics. Ainsi, le Conseil communal issu des élections d'avril 2008 a fait de la communication d'une image cohérente l'une de ses lignes directrices.

Nouvelle organisation à la chancellerie

Dès son entrée en fonction, la chancelière, secondée par le chargé de communication, s'est attelée à la politique de communication. La première étape des mesures d'amélioration s'est portée sur l'organisation interne. Simplifiée, elle est devenue plus efficace (réduction du nombre de groupes de travail, mais établissement de séances régulières avec rapports au Conseil communal).

En mai 2009, le Conseil communal a adopté une stratégie de communication qui, partant d'un diagnostic, fixe des objectifs, définit un message et des publics cibles. Déclinée ensuite en actions, cette stratégie sera actualisée chaque année.

Rapidement, il est apparu que le fonctionnement qui était celui de la communication au sein de la Chancellerie pouvait encore être amélioré. La nécessité s'est imposée de faire de la communication un vrai service transversal, chargé non pas de mettre en œuvre toutes les actions mais d'en assurer la coordination. Le Conseil communal y voit aussi un moyen d'assurer la cohérence du message et de rationaliser les ressources.

En juin 2009, le Conseil communal a accepté d'augmenter la dotation de la Chancellerie de 0,6 poste et de créer à la place de la fonction de chargé de communication, deux postes de coordinateurs, l'un dévolu aux relations médias et à l'information, l'autre à la communication externe et à la promotion. Cette augmentation est motivée par différents facteurs: le nombre croissant des projets liés à la communication, l'exigence d'assurer une transversalité, mais surtout la volonté de mieux répartir les tâches entre l'information et la promotion et d'acquérir de nouvelles compétences.

Mis au concours à l'automne 2009, les postes ont été pourvus au 1^{er} février 2010. Dans un premier temps, 100% ont été dévolus au secteur information et 60% au secteur de la promotion. Dès le 1^{er} juillet, le pourcentage de 160% est réparti équitablement entre les deux postes, à raison de 80% et 80%.

Communication interne

g) Fonctionnement et stratégie

Comme pour la communication externe, la nécessité de porter une attention particulière à la communication interne s'est imposée. En effet, elle vise avant tout à donner du sens à l'activité quotidienne en plaçant le collaborateur au centre des débats et en se préoccupant de ses besoins en matière de communication interne. D'une manière générale, la stratégie générale vise à structurer la mosaïque que constituent les services communaux en une image cohérente.

Ainsi, dans un contexte où la professionnalisation des prestations et des compétences est devenue une priorité, la communication interne se doit de dépasser son rôle de « messenger de l'information » pour devenir le « facilitateur » des relations internes, du partage des connaissances et de la créativité ; elle doit tendre à apporter la cohérence et la cohésion au sein de l'administration et contribuer à rendre les collaborateurs motivés et responsables en développant une culture d'entreprise forte.

Le Conseil communal a choisi de confier la responsabilité de la communication interne au Service des ressources humaines tout en assurant sa coordination avec les deux autres secteurs.

Dans ce domaine aussi le Conseil communal a adopté une stratégie le 28 janvier 2010, fixant des objectifs clairs ainsi qu'un catalogue d'actions à mener.

h) Mesures entreprises

- un programme d'accueil des nouveaux collaborateurs et nouvelles collaboratrices a été mis en œuvre, ainsi que des rencontres régulières entre le Conseil communal et le personnel de l'administration et la systématisation progressive de l'information interne;
- des actions de formation spécifiques ont été entreprises et seront intensifiées durant 2011 (formation à l'accueil et à la communication institutionnelle);
- le Conseil communal a également mis en œuvre une démarche participative au sein de l'Administration communale, de manière à accompagner le Programme de législature. Ce processus se déroule principalement autour de deux axes, un travail à l'interne des services portant sur les valeurs de notre Ville et un autre, transversal, visant à associer les personnes intéressées à quelques projets importants de la Ville;
- la 1^{re} fête annuelle réunissant l'ensemble du personnel communal a vu le jour en novembre 2009. Vu le franc succès rencontré, le Conseil communal a décidé de renouveler cette action de communication interne en 2010;
- l'optimisation du site Intranet est prévue pour l'année 2011-2012

Actions entreprises depuis 2008

En sus du travail quotidien voici les principaux projets mis en œuvre par la Chancellerie en matière de communication:

Gestion des campagnes liées aux référendums déchetterie, Charles-Naine, Musée d'histoire.

Le visuel et le contenu des brochures d'information ont été repensés. Leur présentation est désormais plus soignée. Ces brochures sont complétées, pour chaque votation, par l'organisation de séances publiques, et par une présentation du projet

à la presse. Il s'agit de s'assurer que le citoyen dispose de tous les moyens d'information nécessaires à une prise de position éclairée.

La clarté du message des autorités est en cela essentielle. Elle est discutée dans le détail entre les membres du Conseil communal et la communication. La Ville n'interfère par contre pas dans la campagne elle-même, qui est animée par la société civile et les partis politiques.

Actualisation du DVD "La Chaux-de-Fonds, espace temps, espace du temps"

Le stock de DVD étant épuisé, et certaines informations étant devenues dépassées, leur actualisation s'imposait. Profitant de cette opportunité, des images aériennes de la ville ont été tournées, le texte a été quelque peu revu, de même que la bande sonore (voix et musique). Le nouveau DVD sera lancé encore cet automne avec une jaquette cartonnée pour des raisons esthétiques et écologiques.

Nouvelle identité visuelle et son déploiement

La création d'une nouvelle identité visuelle fait partie des projets annoncés dans le Programme de législature. C'est l'une des actions du plan de communication global visant à augmenter le rayonnement de La Chaux-de-Fonds au travers d'une identité forte et urbaine qui la démarque des autres villes : « La Chaux-de-Fonds Métropole horlogère ».

Avec le lancement le 18 mai 2010 du slogan « Une identité ça s'affiche », le Conseil communal a affirmé sa volonté d'arborer une seule et même identité, à la fois cohérente, engagée, identifiable et visible par tous. Cette harmonisation des codes graphiques va de pair avec la volonté d'établir une véritable stratégie de communication pour la Ville.

Avant les vacances d'été, deux interpellations ont été déposées devant le Conseil général à ce sujet. Elles ont été traitées lors de la séance du 2 septembre 2010.

Le 29 septembre 2010, une délégation de la Ville a reçu des représentants du PLR, auteurs d'une interpellation formulant une liste de remarques à l'égard de la nouvelle ligne graphique. Le Conseil communal entend rédiger tout prochainement une réponse argumentée qui sera distribuée aux membres du Conseil général.

Refonte du site internet

La nécessité de refaire le site internet se fait crûment sentir depuis quelques temps. De nombreux acteurs économiques, culturels, politiques se sont manifestés auprès de la ville pour qu'elle se dote d'un site plus actuel, plus facile d'utilisation et plus attractif.

Logiquement, ce projet ne pouvait pas démarrer avant que la Ville ait développé son nouveau visuel. Dans un souci de cohérence, le nouveau site reprendra les codes graphiques de la Ville. Pour cette raison, le projet n'a débuté sérieusement qu'au printemps 2010. Il est actuellement en cours de réalisation.

Il s'agit là aussi d'un projet immense, vu la profondeur d'un site de ville et l'importance de son contenu. Après une consultation générale par le biais d'un questionnaire, pratiquement tous les services de la Ville ont été approchés individuellement et se sont vu présenter le projet de maquette. Ce projet est mené main dans la main avec le SIC/SIEN chargé de la réalisation.

Ce nouveau site se fera davantage le relais de la vie en ville. Il mettra en évidence la présence d'une personnalité, l'activité originale d'un habitant ou la tenue d'une manifestation. Plusieurs actions seront aussi mises en ligne pour fidéliser dans une certaine mesure l'internaute et favoriser la création de collaborations.

Amélioration des cérémonies du Conseil communal

Annuellement, le Conseil communal a l'habitude de recevoir les nouveaux naturalisés, les nouveaux citoyens, les nouveaux habitants ainsi que les anciens conseillers communaux et chanceliers.

Le concept général de ces manifestations a été complètement revu afin d'améliorer l'accueil et la convivialité de ces moments. S'agissant des naturalisés, si le maintien d'un caractère officiel a été jugé souhaitable, la présence d'animations en particulier pour les enfants rend la soirée plus agréable. Pour les nouveaux habitants, des visites diverses ont été organisées pour les intéressés avant l'apéritif, là aussi animé par de la musique et des discours. La cuvée 2011 devrait être encore plus conviviale et moins formelle.

Pour les jeunes citoyens, l'organisation assurée conjointement avec le service de la jeunesse, à Bikini Test, donne satisfaction. Cette année, l'événement sera couvert par *Couleur 3*.

Depuis 2010, le Conseil communal accueille aussi une fois par année tous les habitants ayant atteint l'âge de la retraite. La première édition, tenue à la demande et avec la collaboration des associations d'aide aux personnes âgées, a rencontré un grand succès et tous les retours enregistrés sont positifs. L'expérience sera renouvelée au printemps 2011.

Organisation de l'événement suite au retour d'Olivia Nobs et Mellie Francon

Cette organisation a été assurée par la Chancellerie et le Service des sports et n'aurait pas été possible sans le travail important du personnel des Travaux publics pour la préparation de la piste. Grâce aux efforts entrepris, cet événement a bénéficié de retombées de presse importantes, en particulier un direct sur *Couleurs locales* à 19h00 et la réalisation par L'Impartial d'une édition avec une couverture spéciale dédiacées. Outre l'événement public à proprement parler, en soi déjà fédérateur, l'exercice a permis aussi d'afficher à l'extérieur, le caractère urbain assumé de La Chaux-de-Fonds. La Métropole horlogère a fêté ses championnes *en ville*, au cœur de la cité en damier et du périmètre inscrit à l'UNESCO. Tous les contacts presse ont été pris en poursuivant cet objectif, avec succès.

Campagne de publicité Urbanisme horloger:

La Chaux-de-Fonds s'est engagée aux côtés du Locle et à hauteur de CHF 200'000.- dans une grande campagne de promotion de l'urbanisme horloger, sous l'égide de Tourisme neuchâtelois. Les coordinateurs ont été mis à contribution tant en ce qui concerne la création d'un concept, la mise en place d'instruments de mesure, la recherche de fournisseurs et le suivi de leurs travaux. Cette campagne a consisté en la diffusion d'un spot à la télévision et sur les écrans géants des grandes gares nationales, le sponsoring de l'heure à la TSR1 (avant *Couleurs locales*), des annonces dans la presse magazine ainsi que de l'affichage dans tous les *intercity*. Un concours a été organisé en partenariat avec l'Illustré et la Schweizer Illustrierte. Parallèlement, une campagne RP a aussi été menée.

Un bilan détaillé sera établi en commun avec les partenaires de la Ville d'ici la fin de l'année

Présence de la Ville de La Chaux-de-Fonds lors de l'apéritif du Canton à Baselworld:

La Ville a suggéré au Département de l'économie du canton de Neuchâtel de lui laisser une place lors de cet événement. Cette présence s'est concrétisée par la tenue d'un stand avec distribution de documentation sur la ville, sur les journées du patrimoine horloger et l'urbanisme horloger ainsi que par un discours du responsable du Dicastère de l'économie.

Présence de la Ville au Forum des 100

La Ville de La Chaux-de-Fonds a utilisé la dernière édition du Forum des 100 pour activer de nombreux réseaux et son influence en Suisse romande. La délégation était composée du président de la Ville et du coordinateur communication externe et promotion. Plusieurs résultats intéressants sont ressortis de ces entretiens et rencontres. Un compte rendu a été dressé.

Mise en place du projet « Témoignage »

L'objectif de ce projet est d'obtenir le témoignage d'une personnalité culturelle, politique, économique, médiatique lors de sa venue à La Chaux-de-Fonds, au moyen de quelques lignes manuscrites évoquant ses impressions sur la ville. Une photo portrait est réalisée ensuite au cœur de l'Urbanisme horloger. Ces récits seront mis en valeur sur le nouveau site internet de la Ville. A ce jour huit personnalités se sont prêtées au jeu.

Création de partenariats médias

L'objectif du Conseil communal est de systématiser la création de partenariats avec des éditeurs pour relayer des événements et/ou des projets de la Ville.

A ce jour, les partenariats concrets suivants ont été conclus:

L'Impartial	Olivia Nobs et Mellie Francon
Terre & Nature	Etang des Eplatures
Worldtempus	JPH
L'Illustré	Urbanisme horloger
Schweizer Illustrierte	Urbanisme horloger

Soutien à diverses organisations-projets:

En dehors de projets spécifiques de la communication, la Chancellerie apporte régulièrement son soutien aux différents projets organisés par d'autres services ou par des tiers, toujours dans l'objectif de leur apporter plus de visibilité. L'énumération qui suit se limite aux projets les plus significatifs.

a) La remise de la distinction romande d'architecture (DRA) au Musée des Beaux-arts:

Un soutien a été apporté à la manifestation afin de lui donner une plus grande visibilité. Grâce aux efforts entrepris, la manifestation a obtenu une couverture médiatique qualitative avec un sujet au 19:30 de la TSR avec mention dans les titres, une interview dans Forum de la Radio Suisse Romande, des articles dans Le Temps ainsi que dans les quotidiens neuchâtelois.

Au final, à l'heure du bilan, cette opération peut être considérée comme positive.

b) Journée du Patrimoine – 100 ans du Crématoire

A l'occasion de la Journée du Patrimoine, les différents contacts pris ont permis de faire diffuser un sujet dans le 19:30 de la TSR. Il s'agit du seul sujet diffusé pour l'ensemble de la manifestation par la TSR. La chaîne romande va également réaliser une émission spéciale de "Faut Pas Croire" sur les 100 ans du Crématoire avec un reportage sur place et un entretien en plateau avec un(e) représentant(e) de la Ville (SUE).

c) 150^{ème} anniversaire de la ligne CFF de l'Arc Jurassien et baptême d'une rame Domino.

Grâce à sa proactivité, la Ville a été présente dans cette manifestation, ne serait-ce que par la présence de son président qui a été le parrain de la 11^e rame Domino du Canton et qui a pris la parole lors de la Conférence de presse. Pour compléter cet engagement, du matériel promotionnel a été distribué lors de la rencontre avec la presse ainsi qu'à l'occasion du concert de Stress.

d) Soutien à l'organisation des Journées du patrimoine horloger (JPH)

Une plus-value sensible a été apportée à l'organisation des JPH en trouvant un partenariat avec *Worldtempus*, principal site internet consacré à l'horlogerie mais aussi recherchant la participation active de la Fédération Horlogère Suisse et de son médiatique président. Grâce à beaucoup d'efforts, une couverture importante par la quasi totalité des chaînes radios et TV de la RTS (fusion de la TSR et de la RSR) a pu être obtenue.

Pour la première fois aussi, le Conseil communal a organisé à l'issue de la manifestation un cocktail de clôture visant à remercier partenaires, sponsors et médias. A cette occasion, le bilan de la journée a été dressé.

e) Signalétique étang des Eplatures

Le projet de mise en place d'un concept de signalétique afin de mettre en valeur cet endroit ainsi que la faune qui s'y trouve est mené par le Service d'urbanisme. Des négociations ont été menées avec le journal *Terre et nature* pour l'organisation de concours sur le lieu et sur les sites internet de la Ville, respectivement de l'hebdomadaire. Des visites pour les lecteurs et une manifestation destinée aux abonnés sont aussi envisagées dans le futur contrat.

f) Ville en Ville

La maison d'édition genevoise *La joie de lire* a approché la Ville pour lui faire part de son projet de sortir un ouvrage sur La Chaux-de-Fonds dans la série "ville en ville". Ainsi après Paris, Tel Aviv, Barcelone et Genève, elle prévoit d'éditer La Chaux-de-Fonds en 2011. Cette série consiste à présenter une ville avec le regard d'écoliers. La communication est également investie dans ce projet, piloté par les écoles. Un blog a été mis en place dans les écoles et relaiera le projet et proposera à la population également de faire des photos de leur environnement. Ces photos seront reprises sur les panneaux de la rue de la Traversière. Une campagne de promotion du livre avec l'éditeur en Suisse via les librairies et grands distributeurs sera mise en place.

g) Fête de l'UNI

La Ville a présenté un soutien en apparaissant dans le programme. L'idée est d'attirer toujours plus d'étudiants en recherche de logement à venir s'installer à La Chaux-de-Fonds.

h) Organisation du colloque Ville-santé OMS de 2011

La Chaux-de-Fonds va présenter sa candidature pour organiser le prochain colloque de l'organisation internationale à Montpellier le 26 novembre prochain. Un stand d'information sera tenu sur place et les deux représentants de la ville s'exprimeront dans la conférence de presse. Ce congrès attirera des spécialistes du monde entier pendant deux jours dans notre ville en novembre 2011. Si ce projet est mené par un groupe de travail interservices, un soutien est apporté pour le relais de cette organisation dans les médias.

Conclusion

Plus généralement, si la Ville apporte régulièrement son soutien, par des prestations ou un financement, à des organisateurs de manifestations situées à La Chaux-de-Fonds, elle le fait aussi dans un souci de visibilité de la ville et dans le but de renforcer son image.

Bilan de la politique de communication

Fonctionnement de la chancellerie

Le choix du Conseil communal de communiquer la "Ville" plutôt que les services ou les dicastères n'est pas encore complètement entré dans les mœurs. Cette approche implique un nouveau fonctionnement, transversal, parfois vécu comme contraignant par certains services habitués jusque là à communiquer de manière autonome.

Petit à petit, avec les résultats obtenus, les efforts de sensibilisation fournis, la prise de conscience de l'importance d'une coordination s'accroît au sein de l'administration communale.

S'agissant plus spécifiquement de la nouvelle organisation mise en place à la chancellerie depuis le mois de février 2010, le fonctionnement est globalement bon et donne satisfaction. Après quelques mois, les cahiers des charges des deux coordinateurs ont été précisés, de manière à couvrir le champ de compétences le plus étendu possible. Le nombre d'actions menées en quelques mois est important.

Les coordinateurs ont passé beaucoup de temps ces premiers mois à rencontrer les différents services communaux, mais aussi certains acteurs importants de la ville, de tous les milieux, en particulier culturels et économiques. L'objectif est aussi de tisser des liens et des synergies entre tous, de valoriser aussi les efforts menés par les associations et les habitants qui portent véritablement cette ville et la font vivre.

Impact sur l'image de la Ville

Les différentes actions entreprises et citées plus haut entrent parfaitement dans la ligne de la stratégie du Conseil communal. Elles sont cohérentes.

Nous n'avons pas encore suffisamment de recul pour quantifier dans quelle mesure l'image de la ville projetée à l'intérieur ou à l'extérieur s'en trouve déjà renforcée.

S'affirmer comme un centre urbain dynamique ne signifie pas pour autant renoncer aux particularités qui font la richesse de La Chaux-de-Fonds. Comme tous les habitants de notre ville, le Conseil communal est attaché à la convivialité des contacts humains qui s'y tissent. Il est sensible aussi à la proximité d'un environnement naturel de qualité et apprécie que la vie soit ici bien plus agréable que dans les cités exigües et étouffantes. Ces différents aspects de La Chaux-de-Fonds ne sont pas incompatibles, bien au contraire, ils incarnent une complémentarité dont peu de villes peuvent se prévaloir.

Le Conseil communal constate que la prise de conscience de cette double richesse, être un centre urbain avec de l'espace et de la convivialité, n'est pas encore complètement acquise. Il entend en faire une priorité de sa communication.

Le Conseil communal n'a pas délaissé l'information destinée à la population. Au contraire, les efforts commencés dès 2001 ont été poursuivis et même renforcés. Le nombre de présentations publiques de projet n'a jamais été aussi élevé (campagnes référendums, cours gratuit donné par le Conseil communal à l'université populaire, présentation de réaménagements urbains etc.), et on ne compte pas moins de quatorze rencontres avec la population pour cette seule année 2010. De plus, les médias locaux relaient très régulièrement les communiqués de la Ville.

Le Conseil communal est également très attentif à assurer une présence sur le terrain chaque fois qu'elle est sollicitée par les associations, clubs sportifs, entreprises etc. Il a aussi apporté beaucoup de soin à rendre plus conviviaux les événements organisés pour les naturalisés, nouveaux habitants, jeunes citoyens et retraités.

Il est conscient que ces efforts doivent être poursuivis et que des pistes nouvelles doivent être explorées pour renforcer le dialogue avec la population chaux-de-fonnière.

A priori, l'image est plutôt meilleure à l'extérieur de la ville qu'elle ne l'était il y a quelques années. Par exemple, les mises au concours de l'administration communale ont depuis peu un succès croissant en Suisse romande, en particulier sur l'arc lémanique. Ces candidats, lorsqu'ils sont reçus en entretien, indiquent souvent que leur perception de La Chaux-de-Fonds a évolué ces dernières années, la ville sinistrée des années 70 devenant progressivement une ville dynamique, dans laquelle "quelque chose se passe".

Bien entendu, la communication de la Ville n'en est pas la seule responsable, beaucoup d'autres éléments entrent en ligne de compte comme l'organisation de grands événements sportifs sur le sol chaux-de-fonnier (par exemple WMOC 2010) mais également la reconnaissance par l'UNESCO de notre urbanisme horloger. Les efforts menés par des acteurs privés et publics de la ville ne sont pas en reste. A titre d'exemple, le fait que plusieurs marques d'horlogerie se réclament ouvertement de La Chaux-de-Fonds, dans leur identité et communication, est particulièrement significatif.

Toutefois, cette image reste encore insatisfaisante aux yeux du Conseil communal. Par exemple, les communications de la ville ne sont pas encore assez reprises dans la presse nationale. La crise horlogère a laissé des traces encore perceptibles, souvent La Chaux-de-Fonds est sollicitée spontanément pour des sujets de type social, telle que la situation du chômage ou de la précarité. Sans compter les réactions enregistrées dans le reste du canton de Neuchâtel lorsqu'il s'agit d'y faire venir des étudiants, des avocats, des juges ou des patients. Pour retenir l'attention et obtenir une reconnaissance, notre ville doit faire des efforts plus importants que les autres collectivités et doit affirmer, de manière originale et audacieuse, ses particularités. Pour cela, il faut cultiver un esprit entreprenant et créatif, sans pour autant tomber dans l'arrogance. Il s'agit d'un travail qui se construit sur la durée.

Pistes d'amélioration proposées

Le Conseil communal entend continuer le travail commencé en utilisant tous les axes de la communication (information, communication interne et promotion). Sa stratégie sera affinée dans le nouveau plan de communication que le Conseil communal entend adopter d'ici la fin de l'année.

Les priorités d'action pour ces prochains mois sont les suivantes:

- Terminer la refonte complète du site internet;
- Mettre en place une systématique de mesure de l'impact des actions menées;
- Etablir un plan de communication de crise et d'urgence;
- Préparer la nouvelle campagne Urbanisme horloger en collaboration avec Le Locle et Tourisme neuchâtelois;
- Poursuivre l'information à la population au moyen d'une communication régulière sur les activités de la Ville et l'avancement de grands projets ;
- Poursuivre l'organisation de portes ouvertes des services communaux;
- Développer un réseau dans les médias nationaux;
- Poursuivre des actions de promotion en Franche-Comté.

A plus long terme, les actions envisagées sont les suivantes:

- Améliorer la gestion de l'information dans l'espace urbain;
- Mise en place d'actions participatives avec la population;
- Renforcer les relations publiques;
- Développer la visibilité de la ville au Tessin;
- Développer la communication d'influence.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Une des lignes directrices du programme de législature est justement la communication d'une image cohérente.

Subventions

Pour chaque action spécifique qui s'y prête, des partenariats médias et sponsors sont systématiquement envisagés. Dans l'idéal chaque institution devrait aussi construire ce type de soutien, sur la durée.

Conséquences sur les finances

La politique que souhaite mener le Conseil communal n'entraîne pas de péjoration des finances. Au contraire, une présence accrue dans les médias permet de réduire la part de communication payante. Par ailleurs, la communication joue un rôle important dans le développement. A terme, ces efforts auront des répercussions financières positives.

Conséquences sur les ressources humaines

La décision de l'année passée d'augmenter l'effectif de la chancellerie de 60% a entraîné une augmentation des charges de fonctionnement.

Collaboration intercommunale

Mis à part des collaborations ponctuelles, en particulier celle qui concerne la promotion de l'urbanisme horloger, il n'est pas prévu pour l'instant d'intensifier la collaboration avec d'autres collectivités publiques.

Dans certains dossiers, les villes du canton de Neuchâtel adoptent déjà très régulièrement des positions et communications communes.

Eléments relatifs au développement durable

a) aspects environnementaux

Chaque action est envisagée de manière à en réduire l'impact sur l'environnement. Ainsi les nouveaux sacs de la Ville seront en papier recyclé plutôt qu'en plastique. La nouvelle pochette du DVD sera aussi plus respectueuse de la nature.

b) aspects sociaux

La communication d'une image revalorisée et dynamique de la Chaux-de-Fonds a aussi pour vocation d'agir sur le sentiment de fierté et d'identité. C'est un élément de lien social.

c) aspects économiques

La politique de communication du Conseil communal a pour objectif aussi de susciter des investissements.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir prendre acte de ce rapport d'information.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Laurent Kurth

La chancelière

Muriel Barrelet

M. Pierre-Yves Blanc, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Comme tout est communication, nous comprenons que le rapport d'étape dressé par le Conseil communal soit si riche et varié. On y lit un catalogue d'actions toutes plus louables les unes que les autres, auquel nous ajouterons quelques propositions à la fin de cette intervention.

Un concept général peine à se dégager dans ce rapport. La communication interne a été confiée aux Ressources humaines, mais on n'en connaît pas vraiment les bénéfices, alors que la communication externe, qui est un service transversal, relié à la Chancellerie, vient en appui au Conseil communal et là, on en perçoit un peu plus les retombées.

Mis à part le site de la Ville qui n'est pas abouti, l'image perçue hors de nos murs s'est plutôt améliorée, en lien aussi avec le label UNESCO. Le bât blesse là où le Conseil communal doit amener des changements, doit gagner l'appui du citoyen. Nous en avons un exemple avec l'absence de liens faite par le citoyen entre le projet d'agglomération RUN et le plan de stationnement combattu par référendum car considéré comme une nouvelle forme d'impôt et, de plus, liberticide. La plupart des personnes ne perçoit pas les enjeux, cela aussi par un manque d'information et d'accompagnement aux changements.

La maîtrise des énergies va devenir notre principal défi. Nous avons appris par la presse la position du Conseil communal concernant les aérogénérateurs du Crêt-Meuron. Nous ne savons pas comment le Conseil communal envisage l'avenir énergétique de notre commune.

Nous avons l'impression que la population peine à suivre les chemins empruntés par le Conseil communal, qu'il y a des coupures d'information dans les annonces de développement des projets, ce qui ne permet pas à chacun de mieux se préparer.

Pour le site intranet, nous avons pensé à une plate-forme d'échange interactive où chacun pourrait venir nourrir le débat. On pourrait imaginer un courrier mensuel qui présenterait des services communaux, qui donnerait la parole à des collaborateurs, soit pour indiquer le travail réalisé, soit pour parler de projets à venir, soit aussi pour revenir sur des événements. On pense ici à la situation difficile concernant les musées avec le projet RIMUS. Nous pourrions ainsi savoir où nous en sommes aujourd'hui.

La Ville fait des efforts en matière de mobilité douce avec des vélos électriques, des abonnements Mobility, des incitations aux collaborateurs à utiliser les transports publics. Malheureusement, cela reste encore confidentiel.

Nous imaginons aussi, dans cette politique de communication, à l'image des Rencontres de décembre, des débats citoyens sur les prochains enjeux de notre cité. Des présentations pourraient aussi sensibiliser la jeunesse sur les défis qui ne tarderont pas à survenir (l'énergie, la mobilité, la qualité de vie, le savoir vivre ensemble, l'emploi, les richesses et la

pauvreté, la sécurité). Cela pourrait permettre au Conseil communal, en plus de lancer un débat qui ferait mûrir les réflexions, de prendre le pouls de la population.

Cibler plus les citoyens, amener des débats qui pourront accompagner les changements, montrer à notre population que nous prenons en compte ses préoccupations seront les nouveaux défis d'une politique de communication qui nous satisfera. Merci de votre attention.

Mme Pascale Gazareth, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le POP a déjà fait part, à plusieurs reprises, de son scepticisme et même de ses critiques envers la manière dont le Conseil communal conçoit et met en place sa politique de communication. Ce nouveau rapport ne modifie guère notre position, surtout quand on lit le volet sur la communication interne. A titre personnel, entendre parler de la fête de fin d'année comme une action de communication interne me hérise le poil !

Nous ne nions pas l'utilité des actions mises en place, ni l'engagement des personnes en charge de cette politique. Nous saluons même les efforts réels développés depuis plusieurs mois, notamment pour intégrer davantage la population chaux-de-fonnière parmi les publics cibles de la communication communale. Le contexte politique, marqué par un enchaînement historique de référendum, y est sans doute pour beaucoup, mais, du moins, cet axe-là s'est-il développé et nous en sommes heureux, car il a trop longtemps été négligé par le Conseil communal, à nos yeux.

La communication dont il est question, dans ce rapport, relève largement de ce que l'on appelle le marketing urbain (comprenez une action de publicité et de redéfinition de l'image d'une ville, ce qui revient à dire aux autres ce qu'ils doivent penser de nous.) Une fois de plus, nous n'en nions pas l'utilité, dans le monde dans lequel nous vivons, mais il est des usages du mot "*communiquer*" que nous préférons à d'autres. Typiquement, ceux qui se rapprochent de l'imposition de manières de penser, à la façon de la propagande ou du prosélytisme, nous rappellent trop de mauvais souvenirs, sans doute. A ces usages, nous préférons ceux à l'origine de ce mot "*transmettre, donner connaissance de, être en relation*". Pour nous, communiquer, c'est d'abord aller vers l'autre, l'écouter et non pas seulement lui transmettre ce que l'on veut lui dire.

Dans ce rapport d'étapes, qui est surtout un état des lieux, il n'y a pas ou peu d'analyses critiques, pas de questionnement sur ce qui fonctionne. On relève ainsi les nombreux communiqués de presse et les présentations destinées à la population. Mais les résultats des votations et réactions de la population montrent clairement que les messages envoyés par le Conseil communal ne passent pas, ou du moins pas toujours. Il y a clairement une mauvaise communication. C'est idem pour le lancement de la nouvelle identité visuelle. Loin de nous l'idée de favoriser un simple exercice d'auto-critique stérile, mais nos échecs nous aident à apprendre. Or, on ne voit

pas, dans ce rapport, de réflexion sur ce qui a moins bien fonctionné et donc sur ce que l'on peut améliorer à l'avenir.

Communiquer une image forte reste un exercice de style précis, utilisant des codes et des outils partagés, compris et valorisés par certaines élites. Communiquer avec la population, cela ne fonctionne pas sur le même mode, ni même avec les mêmes outils, surtout si l'on vise à développer une véritable démocratie participative.

De ces contradictions (ou plus simplement de ces différences), nulle trace dans le rapport, même si celui-ci évoque le renforcement des actions de type "*portes ouvertes*" que nous soutenons, par ailleurs.

Pour vous convaincre que nous n'avons pas que des griefs à exposer et que nous approuvons une série des actions concrètes dans le cadre de cette politique de communication, nous avons déposé un petit postulat qui vous invite à tisser encore plus de liens et de synergies entre tous, à valoriser davantage les efforts menés par les associations et à faire du nouveau site un volet du mouvement espérantiste qui prône justement une communication facilitée, pacifiste et débarrassée d'un maximum de références normatives.

Pour terminer, je ne manquerai pas de rappeler que la communication dont la Ville doit s'occuper est aussi celle qui utilise l'affichage libre comme support et que, justement, nous manquons toujours cruellement de ces supports au centre-ville. Je vous remercie.

Mme Katia Babey Falce, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Parti socialiste a pris connaissance de ce rapport d'information sur la politique de communication avec beaucoup d'intérêt, tant il est vrai que ce sujet a suscité de nombreuses discussions au sein de notre Conseil, dans la population et dans notre groupe.

En septembre 2001, le Conseil communal faisait un triple constat des difficultés rencontrées par la Ville en matière de communication :

- ~ Premièrement, un manque d'unité de points de vue sur la notion de communication.
- ~ Deuxièmement, un déficit effectivement très important en matière de communication.
- ~ Et in fine, un manque patent des structures d'état-major indispensables, dans une administration professionnelle.

De ce constat inquiétant, sont nées des mesures et des actions qui sont très bien listées, dans le rapport du Conseil communal d'octobre 2007, ainsi que dans celui qui nous occupe ce soir. Ceci nous permet de voir le chemin parcouru en moins d'une décennie et de nous rendre compte des actions entreprises et des moyens humains et financiers mis en œuvre

pour que de ce constat inquiétant naisse une réelle volonté de mieux faire partager les atouts de notre ville.

En ce qui concerne la communication interne à l'administration, les efforts consentis semblent porter leurs fruits. En effet, on peut constater une meilleure transversalité dans la communication et l'ensemble des dicastères et des services semble partager une vision plus homogène de l'image de la ville. On ne peut que saluer la volonté de placer le collaborateur au centre des débats en se préoccupant de ses besoins en matière de communication interne. Les personnes qui travaillent au sein même de l'administration sont souvent les plus à même de formuler des remarques pertinentes. Il nous paraît important cependant de ne pas uniformiser à l'excès l'ensemble de la communication et de laisser une certaine autonomie pour communiquer à certaines institutions de notre ville, les musées par exemple.

Concernant la communication auprès de la population chaud-fonnière, le Conseil communal, avec ses services, participe à de plus en plus de séances de rencontre ou d'informations et nous sommes parfaitement conscients que les dossiers sont de plus en plus complexes et qu'ils ne peuvent pas être communiqués en deux ou trois phrases lapidaires. Le Conseil communal, ainsi que le personnel, font un effort conséquent pour tenter d'expliquer les projets.

Mais, sur ce point, nous ne sommes pas totalement convaincus de la réussite de ce pan essentiel de la stratégie de communication. Trop souvent, la population a l'impression d'être mise devant le fait accompli, de ne pas avoir été consultée ou de ne pas avoir été entendue par le politique. C'est pourquoi, nous tenons à insister sur l'importance de mettre en place des processus participatifs pour les projets d'importance et/ou les projets possiblement conflictuels. Nous sommes conscients de la relative nouveauté de cet instrument et du changement de paradigme qu'il induit, changement qui conduit souvent les autorités à le voir comme un instrument de perte de contrôle, peu efficace, chronophage. Mais, les processus participatifs permettent, notamment, de fédérer des habitants d'horizons divers autour d'un projet qui sera discuté ensemble, ce qui permet d'éviter, dans certains cas, le lancement d'un référendum et, si référendum il y a, d'avoir des ambassadeurs de qualité dans la société civile. Et c'est l'un des atouts majeurs pour gagner un référendum, le dernier en date en est la preuve.

Le processus participatif n'est, de loin, pas le seul instrument d'amélioration de la communication interne. Un autre instrument pertinent, à notre sens, serait peut-être de réouvrir le guichet d'information à la population, mais surtout d'étudier la publication d'un bulletin d'information sous forme papier ou par courriels. En d'autres termes, un site internet de qualité, aussi indispensable soit-il, ne suffit plus. Il faut devenir proactif en matière de communication interne. En Suisse romande, pratiquement toutes

les villes de plus de 15'000 habitants disposent d'un bulletin d'information envoyé gratuitement à chaque habitant. Grâce aux nouvelles technologies d'information, il nous semble techniquement possible d'exploiter de telles avancées pour réduire substantiellement les coûts d'une telle opération, gagner en efficacité, tout en épargnant des déchets papier. C'est pourquoi, nous déposons un postulat pour demander au Conseil communal d'étudier la mise en œuvre d'un tel outil d'information.

Nous insistons sur la nécessité d'équilibrer communication externe et communication interne. L'un ne va pas sans l'autre et ces deux dimensions sont comme les faces d'une même pièce. Il faut les connecter ! En effet, l'habitant est potentiellement le meilleur ambassadeur de sa ville, à un point tel que n'importe quelle campagne de promotion n'égalera jamais cette force que représente l'habitant en tant que communicant. Tout spécialiste en communication sait qu'une personne satisfaite en parlera à trois personnes, tandis qu'une personne insatisfaite en parlera à dix. Cela devrait aider à définir des priorités...

Enfin, ce rapport nous paraît très intéressant, cohérent en matière de communication externe et en termes de communication interne à l'administration communale, mais il nous semble que son volet "*communication à la population*" mérite d'être complété, tant dans la gestion participative des projets et des conflits que dans la mise en place d'outils proactifs à visée informative.

Le parti socialiste prendra acte de ce rapport d'information et espère que vous soutiendrez le postulat qui y est lié. Je vous remercie.

M. Michel Hess, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a pris acte des 16 pages de ce mémento de la communication. Un mélange de mesures, d'actions, d'harmonisation, de rationalisation, de coordination, et j'en passe...

La Chancellerie s'est investie dans sa mission et nous ne pouvons que la remercier. Nous pourrions comparer cette programmation communicative à l'interne de notre administration communale à celle de la Migros qui avait instauré, pour la formation de son personnel, de commencer à communiquer par la base, soit de l'opérateur d'emballage, en passant par la caissière, en finissant par les centres de vente et les cadres de la direction, ceci dans le but de bien comprendre et d'appliquer une communication claire et précise. Jusque-là, il semble normal que cette administration exprime sa bonne volonté et utilise les voies et moyens transversaux pour arriver à ses buts. Il en est de même en ce qui concerne la communication externe.

Ce rapport exprime une certaine lourdeur et n'est pas très communicatif. De plus, il est exhaustif, puisqu'il manque encore des pancartes d'attraction, comme par exemple, la Fondation La Chaux-de-Fonds/ Wintherthur qui se trouve sous la responsabilité du Président de la Ville.

En tous les cas, en 2010, n'importe quel *pékin* peut aller chercher des informations sur internet et découvrir d'attractives informations sur des petites cités de notre pays. Cliquez *La Chaux-de-Fonds*, regardez et cherchez quelque chose de qualité visuelle... et bien non, rien. Nous voudrions que ce point tant attendu soit prioritaire et réalisé dans les plus brefs délais. Avec un tel team, la Chancellerie devrait se charger de la communication du site internet de notre commune pour qu'il soit attractif, car il sera notre carte de visite et notre délégué commercial. Merci de votre attention.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le rapport d'information relatif à la politique de communication de la Ville a vivement intéressé notre groupe.

A sa lecture nous faisons les constations suivantes :

- ~ Les activités de la Chancellerie, du responsable relation médias et à l'information et du responsable communication externe et promotion ont été nombreuses.
- ~ Nous prenons note que la communication interne a été confiée au département des ressources humaines.
- ~ Nous savons que les conservateurs de musées s'occupent également de communication externe, alors que le Conseil communal souhaite une communication "*Ville*".

Voici nos réflexions :

Il est indéniable que la communication est primordiale pour le développement de notre ville, tant au point de vue économique que touristique. La communication est un métier et il faut confier cette tâche à des spécialistes. Nous sommes donc d'accord avec le Conseil communal.

Faut-il encore choisir les bonnes personnes. Là, nous ne pouvons nous empêcher de vous lancer une petite pique en faisant allusion au concepteur du logo actuel de la Ville qui, nous l'espérons, est temporaire. Nous attendons donc avec impatience une nouvelle mouture.

Si l'on observe l'organisation actuelle des personnes qui communiquent, il nous semble que la meilleure solution n'est pas encore trouvée et nous allons vous suggérer quelques pistes à analyser, bien que cela ne soit pas vraiment de nos compétences. Un regard externe peut parfois amener un autre éclairage, c'est pourquoi nous nous permettons de vous faire quelques suggestions.

Tout d'abord, confier la communication interne au département RH peut paraître logique, pour autant que la communication concerne les règles de vie de l'administration. S'il y a des réorganisations de services, les ressources humaines sont, bien entendu, impliquées mais le responsable médias aussi, car il doit préparer en parallèle l'information à la presse. Cette nouveauté nous interpelle, non pas d'un point de vue organisationnel, mais le département RH nous dit, à chaque fois, en sous-

commission financière, qu'il peine à accomplir toutes ses missions et vous décidez de lui confier une activité supplémentaire. Avez-vous l'intention d'augmenter l'effectif dans ce service ? Si oui, où allez-vous réduire le temps de travail ?

Suite à la démission de la Chancelière, vous avez engagé un Chancelier qui est notre responsable relation médias. Il s'est parfaitement acquitté de sa tâche et a maintenant de l'expérience. Aussi, notre réflexion est la suivante : Ne faudrait-il pas engager un adjoint au Chancelier qui s'occuperait de la communication médias et non pas des relations médias et qui travaillerait sous le regard du Chancelier ? Un poste à 50% serait éventuellement suffisant, puisqu'il serait secondé par quelqu'un qui a de l'expérience.

Pour le PLR, les responsables relation médias sont les cinq Conseillers communaux et le Chancelier. Seules ces six personnes peuvent véritablement communiquer. Bien entendu, elles ont besoin d'aide et une personne à l'aise dans la rédaction est indispensable, mais ce collaborateur peut parfaitement entrer dans l'organigramme, sous la responsabilité du Chancelier. Vous avez déjà prévu cette organisation pour le responsable communication externe. Il nous semble logique d'en faire de même avec le communicateur médias.

Quant aux conservateurs qui agissent par musée, soit vous leur donnez cette compétence et le communicateur externe aura moins de travail, soit vous leur demandez de passer par le communicateur externe et ils doivent respecter cette organisation. Une autre solution est de définir clairement jusqu'où va le travail des conservateurs, dont l'apport scientifique doit être utilisé et à partir de où il s'arrête en matière de communication. Aujourd'hui, la pratique est une solution floue qui dépend des initiatives des conservateurs. Est-ce ainsi que le Conseil communal souhaite communiquer les activités de nos musées ?

Notre groupe prend donc acte de ce rapport, mais souhaite que le Conseil communal réfléchisse à son organisation et analyse la possibilité de mettre toute la communication sous les ordres du Chancelier qui est le bras droit des cinq Conseillers communaux. Je vous remercie de votre attention.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais remercier l'ensemble des groupes pour la lecture attentive qu'ils ont faite de ce rapport et de leurs appréciations, parfois positives, parfois nuancées, parfois franchement critiques, mais toujours constructive.

J'aimerais commencer par un constat : personne n'a contesté l'importance de la communication (au sens large) pour une collectivité publique, dans le monde d'aujourd'hui.

J'aimerais relever l'importance des changements vécus à La Chaux-de-Fonds, ces dernières années. A titre d'exemple, je me réfère à ce que j'ai vécu depuis 2004, sans qu'il faille y voir de liens particuliers. Depuis 2004, le Conseil communal a connu, en son sein, trois changements en 2004, deux en 2006, un en 2008, deux en 2010. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la forme de permanence de l'autorité exécutive a été un peu chamboulée avec huit changements en six ans. Durant la même période, nous avons eu la responsabilité de renouveler une part très importante des cadres et des chefs de services de notre administration. Certains sont partis car ils voulaient "*aller voir ailleurs*", d'autres car ils prenaient leur retraite. Mais, des cadres importants, connus, qui marquaient l'activité publique de cette ville, ont quitté le giron d'administration. A chaque fois qu'une nouvelle personne arrive, ce sont d'importants changements dans la pratique.

Des remises en question importantes ont aussi été suscitées par les deux crises financières en 2004 et 2006 qu'ont connues la Ville et le Canton de Neuchâtel. Je rappelle ceci pour souligner l'importance des changements de repères, pour la population, des changements de méthodes qu'il faut encore expliquer, des changements d'habitudes... bref, des remises en question assez générales qui s'imposent à la population chaux-de-fonnière.

Deuxième constat, l'idée que la communication porte globalement sur trois volets n'est pas contestée. Ces trois volets sont les suivants :

- ~ La communication locale, dans la relation de la population à ses autorités et des autorités à la population.
- ~ La communication externe qui vise à positionner la ville de La Chaux-de-Fonds sur l'échiquier des villes suisses, voir même au-delà et dans le jeu politique cantonal.
- ~ La communication interne, (vous avez rappelé qu'elle a été confiée au Service des ressources humaines) c'est-à-dire la communication de l'employeur vis-à-vis de son personnel.

Je considère ces points comme acquis, après le débat auquel je viens d'assister. Ils n'ont pas été contestés.

En faisant la synthèse entre ces deux éléments, la question qui me paraît être la question ouverte principale est de savoir si la pratique que traduit le rapport (qui n'est, à l'évidence, pas totalement satisfaisant pour tout le monde) va dans une mauvaise direction ou, bien que l'on puisse constater des progrès très importants sur ces trois plans de la communication et au vu de l'ampleur de la tâche, à cause des remises en question importantes, ces progrès peuvent être considérés comme insuffisants ?

C'est la lecture que fait le Conseil communal en vous demandant de reconnaître les progrès faits, quand bien même du chemin reste à faire. Ce rapport n'a pas été conçu autrement que comme un rapport d'état, qui rend compte, qui entend les apports que le débat doit naturellement apporter

pour orienter la suite de l'activité du Conseil communal et de ses services dans ce domaine. De notre point de vue, de nouveaux besoins se font jour et créent des attentes qui ne doivent pas conduire à ne pas voir les progrès réalisés.

C'est un rapport d'étapes et les progrès sont réels. D'abord, sur le plan quantitatif, nous avons fait un recensement, au début de l'année :

- ~ 85 communiqués de presse ont été diffusés par le Conseil communal et la Chancellerie, essentiellement à destination de la population locale. C'est donc une manière d'informer la population. Nous n'avons jamais diffusé autant de communiqués de presse (8 à 10 par mois en moyenne).
- ~ Il y a eu 14 présentations et dialogues avec la population sur des sujets de toutes natures. Là encore, c'est un chiffre sans précédent.
- ~ Une augmentation des retours médias sur la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- ~ De nouvelles manifestations, notamment le dialogue instauré depuis cette année entre le Conseil communal et les personnes qui arrivent à l'âge de la retraite, (pas seulement issues de l'administration, mais de toute la ville). Nous les rencontrons désormais une fois par année pour évoquer avec elles, calmement, une transition importante. Cela permet de susciter l'échange entre des personnes qui vivent cette même transition.

Il y a également des progrès sur le plan qualitatif. J'aimerais, sur ce point, tordre le cou à quelques critiques sous-jacentes à certaines de vos interventions qui laissent entendre que l'idée de développer l'esprit d'entreprise dans l'administration ou de parler d'une seule voie au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds serait, soit néolibéral, soit franchement soviétisant... Si vous me le permettez, on devrait peut-être se demander si la lecture de ce rapport n'a pas été faite avec, parfois, un prisme idéologique et que l'on y a trouvé ce que l'on voulait y trouver, plutôt que ce que le Conseil communal a voulu y écrire. Je laisse ce point à votre réflexion.

J'aimerais relever ce que nous avons mis en place, s'agissant du développement de la communication interne :

- ~ Nous avons développé l'accueil des nouveaux collaborateurs. L'accueil ne se résume pas à la façon de les accueillir le jour de leur arrivée, mais c'est également la façon dont ils sont intégrés progressivement dans l'équipe, dont ils sont informés sur l'environnement institutionnel pour lequel ils travailleront, dont ils sont formés à créer une relation de qualité avec l'administré.
- ~ Nous avons associé le personnel (pas uniquement les cadres, mais toutes les catégories de personnel) au suivi du programme

de législature, considérant que cette démarche pouvait être enrichie de l'apport des collaborateurs.

- ~ Nous avons mis en place une fête du personnel. Mme Gazareth, vous avez dit que votre conception de la communication c'était "*aller vers l'autre, l'écouter, échanger*". Quelle meilleure circonstance qu'une fête du personnel pour provoquer cet échange, cette écoute, cette rencontre ? C'était, en tous les cas, l'idée de décroïsonner l'administration et c'est dans ce genre de circonstances que les gens prennent conscience de travailler pour la même collectivité, pour la même population, en parlant des activités des uns et des autres. Cela ne me paraît pas grossier de mettre cela dans le chapitre de la communication interne. C'est dans le même esprit que vous avez développé en définissant la communication que nous l'avons fait.
- ~ Nous avons mis en place des circonstances d'échanges entre les services, notamment à travers des formations dans lesquelles on a l'occasion d'échanger sur des expériences concrètes pour essayer de favoriser le partage.

Tout cela me paraît plus orienté sur le bien-être des collaborateurs, la cohésion intérieure de l'administration que sur le développement d'une pression maximale ou une limitation de l'autonomie qui correspondraient à ces termes de *néolibéral* ou *soviétisant*.

Sur le plan qualitatif, on dit aussi que la politique mise en œuvre, traduite par ce rapport, est vue uniquement sous l'angle de la promotion de la Ville. Je crois que les exemples que je viens de citer montrent que cela n'est pas le cas. J'ai évoqué l'accueil des retraités. Nous avons également organisé, avec l'appui des services de la jeunesse, sous la responsabilité de M. Veya, des réunions de quartier pour provoquer le débat entre des personnes qui ne s'adressent pas la parole, pour faire émerger des projets de quartier. Ce sont cinq ou six quartiers qui ont fait l'objet de réunions de natures totalement diverses, la démarche étant partie du quartier Esplanade.

Nous avons mis en place des ateliers de travail ou de réflexion, avec la population, notamment pour le réaménagement de la Place de la Gare qui vous sera soumis au printemps prochain. Nous avons créé des groupes de travail avec les riverains de la place pour, dès le début, entendre leurs constats, les forces et faiblesses de cette place telle que nous la connaissons aujourd'hui, ce qu'ils en attendaient, ainsi que leurs préoccupations. Il y avait des représentants des personnes malvoyantes, des riverains, des restaurateurs, des représentants des taxis, des commerçants, etc... C'est de ces ateliers que nous avons élaboré le cahier des charges pour le projet. De la même manière, nous avons travaillé, ces derniers mois, à un projet de réaménagement de la rue du Progrès. C'est quasiment les per-

sonnes qui habitent le quartier du début de la rue du Progrès qui élaborent ce projet, avec l'appui des services de la Ville.

Le Réseau Centre-Ville que nous vous avons présenté, il y a quelque temps, n'est rien d'autre qu'une démarche où l'on anime un réseau d'acteurs qui participent eux-mêmes à l'élaboration d'une politique. Comme vous le savez, l'hiver dernier, nous avons rencontré les commerçants, afin de discuter avec eux du bilan que nous pouvions tirer des aménagements de la place du marché, de la gestion du stationnement et de la circulation sur cette place, etc...

Ce sont des démarches participatives qui n'ont rien à voir avec le produit savonnette que l'on veut vendre à travers la planète... Je pourrais y ajouter encore toutes les démarches de signalétique où, là aussi, il ne s'agit pas seulement d'orienter et de canaliser les gens, mais d'expliquer, de façon didactique. Je pense notamment à la signalétique qui se termine aux étangs des Eplatures, à la révision en cours du concept *Bon pied – Bon œil*, à toute la signalétique des chantiers.

Tout cela est donc tourné d'abord vers le dialogue, la participation concrète, l'échange avec la population. De plus, malgré tout cela et parce qu'il ne faut pas les opposer, l'image de la Ville s'améliore.

J'aimerais vous citer un courrier qui nous est parvenu très récemment du Département fédéral des affaires étrangères : *"Votre ville a fait de l'ouverture sur le monde un atout, mais aussi et surtout une composante fondamentale de son identité. Elle contribue à véhiculer une image positive et constructive de notre pays"*. J'en tire ici la conclusion que c'est bien en développant une stratégie de communication fondée sur nos spécificités, notre identité propre que nous pouvons faire une communication intelligente, attractive et positive.

De plus, cette image positive vis-à-vis de l'extérieur qu'on lit dans les médias contribue aussi au sentiment de fierté des Chaux-de-fonniers et à l'image qu'ils ont de leur ville. Quand on a des relais de ce qui se passe à La Chaux-de-Fonds à la TSR, c'est aussi les Chaux-de-Fonniers qui regardent la TSR et pas seulement le reste de la Suisse romande qui regarde La Chaux-de-Fonds.

Pour le Conseil communal, il n'est pas question de construire une image qui ne correspond pas à la réalité de ce qui fait cette ville. C'est sur les spécificités de cette ville que nous construisons cette politique de communication.

Concernant les relations entre cette politique générale et la question du logo, je confirme au PLR que le Conseil communal a l'intention d'apporter certaines réponses aux questions posées, notamment par le PLR, d'ici la fin du mois. C'est l'ensemble du Conseil général qui sera informé du traitement de ce dossier, de façon à ce que vous ayez tous le même niveau d'informations. Cela fait aussi partie de l'idée que nous nous faisons de la communication entre l'Exécutif et le Législatif.

Mme Morel, vous avez évoqué la question du profil du successeur de M. Castioni. J'aimerais rappeler qu'il a été élu à une autre fonction et que sa première fonction ne sera pas de coacher le suivant. Nous comptons sur quelqu'un de compétent pour prendre sa suite. Nous ne chasserons pas tout de suite M. Castioni, mais il peut aussi partir et nous devons imaginer de le remplacer aujourd'hui dans sa fonction par quelqu'un d'indépendant qui pourra se passer de lui, le cas échéant. Finalement, le Conseil communal a essayé de vous expliquer aussi dans ce rapport qu'il n'avait aucun intérêt à imaginer aujourd'hui une communication au rabais. Au contraire, il en a fait un élément important de la législature. Il va donc chercher à recruter les meilleures compétences car son ambition n'a pas faibli. Je suis également obligé de constater que, même si nous avons eu l'occasion de parler d'augmentation de dotation dans ce domaine, nous n'avons augmenté que de 0.6 poste. Cela ne fait pas une très grande équipe et nous n'avons pas des capacités de formateur extraordinaires avec une équipe de 1.6 postes pour la communication, surtout quand j'entends le cahier des charges que vous alimentez ce soir.

La question de l'indépendance, notamment des musées, revient souvent. Le Conseil communal a considéré, s'agissant de l'aspect visuel, que les musées et la Bibliothèque sont des institutions qui sont des ambassadeurs de la ville, qui s'adressent à un public plus large que l'ensemble des services de l'administration. D'une manière ou d'une autre, elles doivent se rattacher à l'image véhiculée par la Ville, mais elles peuvent avoir la nécessité de développer une identité propre. Sur le plan visuel, c'est une déclinaison du logo qui est envisagée, mais uniquement pour ces institutions.

De façon générale, quand on met en place une politique transversale, dans tous les cas, elle est vécue comme une contrainte, au début, puis comme un appui, ensuite. Il faut donc supporter ce moment où cette politique transversale est vécue comme une contrainte. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas écouter les désagréments qui en découlent, mais seulement qu'il faut supporter cette période. Nous l'avons vécu en matière financière, en matière de ressources humaines, avec l'informatique et nous le vivons encore avec la question des locaux. Au début, c'est, à chaque fois, vécu comme une perte d'autonomie. Puis, on arrive à se dire que c'est un appui car on a affaire à des professionnels pour régler certaines questions, de la même manière pour toute l'administration et on peut enfin refaire son propre métier. Je rêve du moment où les conservateurs se réjouiront de faire leur métier de conservateurs, plutôt que de régler les problèmes de locaux, de politique de communication, etc... Cela ne signifie pas qu'ils en sont dégagés car ils participent à la mise en œuvre de cette politique, en ce qui concerne leur secteur.

Le Conseil général n'est pas toujours informé de l'entier des stratégies du Conseil communal dans ce domaine puisque nous sommes une collectivité publique en compétition avec d'autres. Par conséquent, il y a aussi

une dimension qui n'a pas à être mise sur la place publique dans l'ensemble des stratégies de communication développées par le Conseil communal. Mais, je vous promets que toute cette politique répond à des objectifs très clairs, avec des moyens et la volonté de mesurer. Cela me paraît vraiment être une exigence, quand on demande des moyens supplémentaires, que de ne pas simplement dire que cela viendra s'ajouter à ce qui existait, mais que l'on demande des moyens par rapports à des objectifs, que l'on se donne des outils de mesure qui nous permettent d'ajuster le tir pour savoir si l'on est dans les objectifs fixés. Il me paraît évidemment naturel que ces objectifs soient discutés avec vous. C'est même le rôle normal de nos institutions.

Il ne faut pas opposer ces trois volets de la communication (locale, externe et interne). Ils sont complémentaires. C'est en les travaillant ensemble que l'on arrive à faire quelque chose de cohérent. Nous avons voulu faire appel à des professionnels, comme nous l'avons fait pour les domaines que j'évoquais (les bâtiments, les ressources humaines, les finances, l'informatique). Dans ces cas-là, personne ne s'est plaint du fait que l'on fasse appel à des professionnels. A ce stade, nous ne voyons pas de raisons de s'y opposer, afin de *professionnaliser* un élément qui paraît être un enjeu important et qui peut permettre de réaliser des projets vivants.

Si vous me permettez une petite comparaison, j'ai un peu le sentiment que le débat sur cette question ressemble à celui que nous avons, depuis très longtemps dans ce canton, sur la promotion économique. On reconnaît la nécessité de faire de la promotion à l'extérieure, car il faut enrichir et renouveler le tissu économique. Mais, quand on le fait, les acteurs locaux se plaignent de la venue d'éventuels concurrents, se plaignent du fait que l'on ne s'occupe pas suffisamment d'eux, etc... J'ai un peu le sentiment que, sur ce terrain-là, on reconnaît qu'il est essentiel pour une ville comme La Chaux-de-Fonds de soigner son image vers l'extérieur, de travailler à sa promotion vers l'extérieur, que c'est presque aussi important que de chercher des investisseurs, mais que quand on le fait, on nous dit que nous ne communiquons pas assez avec la population locale. Cela me paraît être un peu le même raisonnement, quand bien même on le fait à parts égales et avec la même conviction.

Je remarque que vous avez nourri un important cahier des charges. La mise en œuvre du site internet (qui est une priorité qui devrait aboutir dans les mois qui viennent) représente un énorme travail. S'il faut alimenter une plateforme interactive, cela signifie des ressources très importantes, non seulement dans la conception et l'actualisation, mais également dans la manière de gérer l'interactivité cette plateforme. La feuille mensuelle d'information représente aussi du travail et des coûts importants.

J'ai eu l'occasion d'évoquer la question de l'affichage libre avec la sous-commission de mon dicastère, en indiquant que les panneaux étaient

en place, sauf sur deux sites pour lesquelles nous avons encore des soucis. Cela a fait l'objet d'une information à ma sous-commission, dans le cadre des travaux budgétaires, je vous y renvoie volontiers.

Le guichet d'information à la population représente également des ressources et du personnel qui doit être extrêmement bien formé car l'administration est vaste. Aujourd'hui, nous pensons qu'il y a peut-être d'autres moyens d'améliorer les choses, notamment le site internet. Quelques regroupements de l'administration seraient plus opportuns que la réintroduction de ce guichet d'information.

Le Service des ressources humaines peine à accomplir toutes ses missions, vous avez raison. On le dit souvent, mais on le dit aussi de beaucoup d'autres services car c'est un problème assez général. Le Service des ressources humaines a enregistré une baisse d'activité de 20% à 30%. Le Conseil communal a accepté de la compenser par un 50% d'appui pour la mise en œuvre de cette politique. J'ai pris l'engagement, devant le Conseil communal, que ces +20% ou 30% qui en résultaient seraient compensés, dans la durée, par d'autres réductions. Il y a donc une légère vague, mais nous nous sommes engagés à faire cela à effectif constant, en considérant qu'une fois que cela était en route, on pouvait aussi trouver des rationalisations dans d'autres domaines et récupérer cet effectif.

J'aimerais conclure en disant que ce que nous vous avons soumis n'est pas une longue liste sans regard critique. Au contraire, il y a une volonté du Conseil communal d'avoir ce regard critique. La stratégie en matière de communication n'a jamais été aussi claire. Elle est écrite, adoptée formellement par le Conseil communal. C'est une approche collective et la volonté de mettre des indicateurs atteste aussi d'une volonté critique de la part du Conseil communal. L'organisation mise en place pour assurer la coordination de ces différents volets incite à la pratique de l'analyse critique, du feed-back des différentes opérations que nous mettons en œuvre. C'est ainsi que nous entendons progresser, de la même manière que nous écoutons vos critiques en les intégrant progressivement dans la façon de mettre en œuvre cette politique. Je vous remercie de votre attention.

M. Marc Schafroth, Président : A la demande du Conseil communal, nous procédons au vote de ce rapport d'information.

Il est pris acte du rapport d'information par 38 voix sans opposition.

Postulat interpartis

(texte au début du présent procès-verbal)

Mme Katia Babey Falce, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le postulat est assez clair. J'ai l'ai développé dans l'interpellation, je vous remercie.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal vous recommande d'accepter ce postulat, en soulignant les éléments de coûts que j'ai évoqués tout à l'heure. Nous considérons que c'est un coût qui peut varier entre CHF 50'000.– et CHF 500'000.– si l'on prend en compte les ressources humaines et la production. CHF 500'000.– est le montant pour Neuchâtel et son bulletin relativement conséquent.

Dans le débat, vous avez sollicité des démarches participatives. Une feuille d'information envoyée aux ménages n'est pas la démarche la plus participative. En acceptant cette étude, le Conseil communal vous dit d'emblée qu'il apportera peut-être d'autres réponses que celles que vous suggérez, mais il accepte d'en faire l'étude.

Le postulat est accepté tacitement.

Postulat pour une valorisation des liens entre La Chaux-de-Fonds et le mouvement espérantiste

(texte au début du présent procès-verbal)

Mme Pascale Gazareth, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est une idée qui m'est venue en lisant ce rapport et en évoquant la refonte du site internet.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal aurait aimé pouvoir passer un peu de temps sur la proposition faite. Il considère que ce n'est pas proprement un problème de communication, mais que cela mérite une petite analyse sur ce que représente l'esperanto.

Le Conseil communal considère que l'on a utilisé un point d'accroche pour un thème plus vaste dont il aurait besoin de pouvoir débattre un peu avant de prendre position. Il vous demande donc de transformer ce postulat en motion de façon à pouvoir revenir ultérieurement avec un débat sur cette question, faute de quoi, il n'adressera pas de recommandation au Conseil général sur la position à prendre sur ce postulat.

Mme Pascale Gazareth, POP : La proposition du Conseil communal nous convient tout à fait.

Le postulat est transformé en motion et prendra place dans l'ordre du jour.

Projet d'arrêté urgent du groupe des Verts

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il est évident que si notre proposition est intitulée *urgente*, ce n'est pas pour faire perdre du temps aux personnes présentes, mais c'est que nous pensons que ce projet est très important pour notre ville. L'urgence était demandée car des crédits seront votés régulièrement et les crédits de la Confédération n'attendent pas. On ne peut pas transformer, comme on nous l'a proposé, cet arrêté en postulat car cela renverrait aux calendes grecques la mise en place de cette commission qui nous semble très importante. Nous n'avons pas de temps à perdre et l'info doit venir pour la population et pour le Législatif, afin de pouvoir voter les prochains rapports.

Au vu de l'heure tardive, si nous pouvons avoir une confirmation du Conseil communal que cela sera reporté à la prochaine session (mais c'est la séance du budget) ou, au plus tard au début de l'année 2011, nous serions prêts à retirer l'urgence et à laisser le projet d'arrêté mis à l'ordre du jour. Mais il nous faut une garantie que ce point ne sera pas traité dans six mois.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal ne combat pas l'urgence. Il combat le principe même de cet arrêté. Nous avons accepté un postulat avec certains développements qui montrent que nous aurions peut-être intérêt à travailler ensemble à 14 législatifs et des commissions composées de délégués, plutôt que de créer une commission dans chacune des communes. C'est pourquoi, nous combattons l'entrée en matière. Si celle-ci devait néanmoins être acceptée par le Conseil général, nous demanderions le report du débat de détails à une séance ultérieure.

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il y a une distinction très importante à faire avec le postulat qui vient d'être accepté. Le postulat sert une vision future, un peu politique : le fait de pouvoir travailler et collaborer avec 14 ou 15 communes. L'objectif est très bon, c'est pourquoi nous ne l'avons pas combattu.

Cependant, notre proposition d'arrêté est complémentaire. Elle vise l'immédiat. La Ville de La Chaux-de-Fonds est concernée par plusieurs de ces projets à titre personnel. Dans le rapport d'information du Conseil communal pour le RUN, on voit qu'il y aura le nouvel aménagement de la Gare, la revalorisation de l'Avenue Léopold-Robert, les voies de bus, etc... Tous ces points ne concernent pas le concept du RUN dans sa globalité et les 14 communes n'auront pas à se prononcer sur des mesures internes à

la Ville de La Chaux-de-Fonds. Le but de créer cette commission interne n'est pas de se substituer, ni de s'opposer au projet du RUN, mais de placer le débat démocratique au niveau local et de permettre au Législatif, qui est le contre-pouvoir de l'Exécutif, d'être informé.

Le risque est de se retrouver, comme ce soir, avec des rapports à voter puisque les crédits seront toujours votés par les Conseils généraux. Même si le postulat vient au bout, il n'y aura pas de votes d'une entité qui pourrait être créée. Les arrêtés et les rapports seront toujours votés par les différents Conseils généraux.

Il me semble indispensable que les points concernant spécifiquement la Ville de La Chaux-de-Fonds puissent être discutés à l'interne du Conseil général par une commission pour pouvoir ensuite accepter les rapports proposés par le Conseil communal, en toute connaissance de cause.

C'est bien de vouloir collaborer avec les autres, mais c'est un projet politique à plus long terme. On ne changera pas la structure "*Confédération – canton – commune*". La Chaux-de-Fonds ne peut déléguer son autonomie locale. Dans le cadre du TransRun, ce n'est pas s'opposer aux autres, c'est affirmer la voix de La Chaux-de-Fonds qui est, sans vouloir discréditer ou sous-évaluer les autres communes, une commune importante de ce projet. Il me semble qu'elle doit aussi pouvoir s'affirmer et le Législatif doit pouvoir donner son avis.

La Ville de Neuchâtel l'a bien compris. Le Parti socialiste de la Ville de Neuchâtel a proposé la création de cette commission interne et aucun parti ne l'a combattue. On pourrait leur faire le même reproche : le RUN est un concept global. Pourquoi le PS de Neuchâtel veut-il créer une commission interne et pourquoi La Chaux-de-Fonds n'en aurait pas ?

Le projet de postulat ne concerne que le RUN. Ici, nous parlons aussi de tous les autres projets d'agglomération qui concernent la Ville de La Chaux-de-Fonds (Centre-Jura, le GRITT, etc...). Tout ceci peut aussi avoir des incidences sur le fonctionnement de la Ville de La Chaux-de-Fonds et concerner des objets spécifiques à La Chaux-de-Fonds. Une commission répondrait aux besoins d'information dont ont besoin la population et le Conseil général. Je vous remercie.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal maintient son opposition à ce postulat.

M. Kitsos, vous dites que l'idée de travailler ensemble, c'est pour du long terme. Je vous contredis car, à mi 2012, ces mêmes communes, avec l'État, soit 15 collectivités, doivent déposer le projet d'agglomération 2^e génération, si elles veulent être partie prenante pour la période 2015-2018. On ne pourra pas trainer. Tout le monde a compris le message, les parlements souhaitent être associés. Nous devons donner des réponses rapides si nous voulons que les parlements puissent, dans une commission qui les

réunit, se pencher sur les mesures qui seront proposées. Nous n'attendrons donc pas deux, trois ou cinq ans.

Au niveau local ou intercommunal, il y a une commission d'urbanisme qui se penche sur tous les projets d'une certaine envergure et dans laquelle des politiques viennent d'être introduits. Il y a une commission intercommunale La Chaux-de-Fonds/Le Locle d'aménagement du territoire qui traite de tous les objets qui relèvent de la compétence du Législatif en termes de planification d'aménagement du territoire. Vous avez la compétence de créer des commissions temporaires sur des objets spécifiques, ce que vous avez très bien fait pour les questions liées au projet de politique de stationnement. Vous l'avez renvoyé en commission, puis, quelques mois plus tard, vous êtes revenus avec l'analyse de cette commission.

De notre point de vue, ce dispositif est suffisant.

J'ai un peu le sentiment que la pensée du PS a un peu évolué. Neuchâtel a fait une proposition. Vous avez peut-être vu ensuite qu'au Grand Conseil, les mêmes ont fait une proposition un peu différente qui ressemble davantage au postulat voté tout à l'heure. Ceci me laisse penser que, peut-être, la réflexion que nous ne devons pas travailler chacun dans notre coin s'est gentiment fait jour et qu'elle nourrit un peu plus aujourd'hui la position de ce parti que lorsque le débat a eu lieu.

Enfin, vous relevez la nécessité de débattre de la politique extérieure, quand vous faites mention de Centre-Jura et autres. Là aussi, le Conseil communal n'exclut pas de venir avec un rapport sur la politique de relation externe qu'il entend mener, peut-être pas dans les tous prochains mois, mais éventuellement l'année prochaine. A ce moment-là, rien ne vous empêche, si c'est un rapport d'information a fortiori, de créer une commission temporaire ad-hoc, ce qui éviterait la surcharge, dont vous vous plaignez parfois, d'accumulation des commissions.

Nous vous proposons donc de ne pas donner suite à ce postulat.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je me permets d'intervenir pour ajouter un argument supplémentaire. La Ville est déjà dotée de plusieurs commissions de gestion.

Je parlais tout à l'heure des difficultés rencontrées dans le projet *Bibliothèques*. La commission de la Bibliothèque, dans laquelle il y a des représentants politiques, a tenu une séance spéciale, durant laquelle, pendant deux heures, nous n'avons parlé que de ce dossier. Je pense également à la commission des sports qui est régulièrement tenue informée des discussions qui se déroulent dans le cadre du RUN dans les collaborations que nous essayons de développer avec la Ville de Neuchâtel, la Ville du Locle et l'État. Il y a des commissions de gestion, dans tous les dicastères, qui sont également informées de ce qu'il se passe dans le cadre du RUN.

Je crois que le Conseil communal, dans l'ensemble de ses commissions, a toujours donné le maximum d'informations possibles.

L'entrée en matière est rejetée par 17 voix contre 15.

M. Marc Schafroth, Président : Ce soir, nous devons prendre congé de notre Chancelière qui assiste à sa dernière séance du Conseil général.

Après avoir passé deux ans comme première Chancelière de la Ville de La Chaux-de-Fonds, Mme Barrelet a choisi de changer d'orientation professionnelle. Suite à son élection par le Grand Conseil, le 29 juin dernier, au poste de juge au Tribunal d'instance, la première dame a avoir occupé un poste de Chancelière dans le canton de Neuchâtel assiste à sa dernière séance du Conseil général.

C'est avec regrets que je vous adresse ces mots, Madame la Chancelière, sans qui, nos séances n'auraient été mises en place, vous qui avez également apporté les réponses à mes questions, qui avez contribué au bon déroulement de nos débats législatifs.

Je souhaite également vous remercier pour les diverses organisations, lors de manifestations ou réceptions et enfin, pour votre disponibilité et votre écoute.

Finalement, au nom du Conseil général, je vous adresse nos plus vifs remerciements et nos vœux de bonheur dans votre nouvelle fonction, en vous remettant ces quelques fleurs qui témoignent de notre reconnaissance pour le temps passé au service de notre collectivité. Merci Madame la Chancelière et bon vent, Madame la Juge.

Nous adressons également nos bons vœux et accueillons chaleureusement notre futur vice-chancelier qui s'occupera de nos séances du Conseil général. Bienvenue Monsieur Varrin et rendez-vous pour la séance du budget... vous attaquez fort !

Séance levée à 22h50.

Le président :
Marc Schafroth

La secrétaire :
Aline Fleury

La secrétaire-rédactrice :
Sylvia Ruchat