



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

35e séance du Conseil général

Mercredi 27 avril 2011 à 19h30

Salle du Conseil général, Hôtel-de-Ville

Procès-verbal

Présidence : M. Marc Schafroth

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

Présent(e)s : Mme Esma Aris, Mme Maria Belo, M. Pierre-Yves Blanc, M. Pierre-Alain Borel, M. Karim Boukhris, M. Pascal Bühler, M. Denis Catin, M. Hughes Chantraine, Mme Célia Clerc, Mme Marie-France De Reynier Porta, Mme Sarah Diaz, M. Bastian Droz, Mme Monique Erard, M. Andy Favre, M. Charles-André Favre, Mme Monique Gagnebin de Pietro, Mme Pascale Gazareth, M. Michel Hess, Mme Julie John, 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. Florian Robert Nicoud, M. Pierre-André Rohrbach, M. Marc Schafroth, M. André Schreyer, M. Francis Stähli, M. Yves Strub, M. Christophe Ummel, M. Inan Vurucu.

Excusé(e)s : Mme Katia Babey Falce, Mme Leticia Boni, Mme Valérie Camarda, M. Laurent Duding, Mme Aline Fleury, M. Philippe Kitsos, M. Adrien Steudler.

Le Conseil communal siège *in corpore*.

M. Marc Schafroth, Président : Mesdames, Messieurs. Je vous souhaite la bienvenue pour cette 35^e séance du Conseil général. Comme vous avez pu le constater, l'ordre du jour est très chargé et comme je l'ai annoncé aux présidents de groupes, j'ai l'intention de passer les deux motions qui suivent les rapports. Si jamais, nous prendrons le petit déjeuner ensemble... mais nous y arriverons.

L'ordre du jour étant chargé, je vous propose d'y ajouter une petite modification : le point 0 qui consiste au remplacement d'un scrutateur.

Nominations

Nomination de **M. Andy Favre** au poste de scrutateur, en remplacement de M. André Schreyer (UDC), démissionnaire.

M. Marc Schafroth, Président : Au nom du Conseil général, je souhaite présenter nos plus sincères condoléances à M. Schreyer qui a entermé son épouse, il y a quelques jours.

Le bureau a reçu l'ordre du jour de la séance plénière du 29 mars du Parlement des jeunes, ainsi que le PV de la séance précédente. Je profite de préciser que c'est la première fois que nous recevons un tel document.

Nous avons reçu un deuxième courrier concernant la rencontre de politique locale du mercredi 4 mai 2011 à Yverdon-les-Bains "*fusion de communes finalité ou étape intermédiaire ?*" signé du Chef du Service des communes, M. Pierre Leu.

Ont également été déposées les interventions suivantes:

Amendement

Article premier. - Un crédit de 1'165'000.- est accordé au Conseil communal pour la réalisation de divers travaux à la patinoire des Mélèzes.

Denis Cattin

Résolution interpartis (PLR, PS, POP, VERTS, UDC)

Le Conseil général de La Chaux-de-Fonds a pris acte qu'autour de ses délégués aux Etats Généraux de la santé 2009 s'est constitué un groupe de travail interpartis. Ce groupe de travail a pour but de trouver des solutions pour que le site de La Chaux-de-Fonds soit un site attractif en collaboration et dans l'intérêt d'Hôpital Neuchâtelois et de toute la population qu'il dessert.

Ce groupe se réunit régulièrement afin d'élaborer des projets et de prendre position sur les problèmes d'actualité dans le domaine qui l'occupe.

Le groupe a conclu à l'urgence d'effectuer des travaux au niveau des salles d'opération et des chambres du site de La Chaux-de-Fonds et à la nomination d'un Directeur de site. En cela il est en adéquation avec les propositions faites par le groupe de pilotage qui avait été mandaté par le Conseil d'Etat.

En janvier, le groupe de travail a fait part des ses revendications au Conseil d'Etat qui s'est déclaré en accord avec celles-ci. Un point de divergence persiste en ce qui concerne le nombre de salles d'opération.

Cependant le groupe juge que la politique menée par Hôpital Neuchâtelois et le Conseil d'administration à propos de ses revendications n'est pas assez active. Il l'a fait savoir dans une nouvelle lettre à l'autorité cantonale à la fin du mois de mars.

Le Conseil général soutient l'action du groupe de travail en qui il a toute confiance et appuie fermement les revendications qu'il a adressées.

Il demande aussi au Conseil d'Etat de prendre rapidement des décisions concernant la répartition des missions entre les sites. Il soutient la proposition du groupe de travail qui demande l'attribution de la mission cantonale de la chirurgie stationnaire au site auquel le site mère-enfant ne sera pas attribué.

Claude-André Moser, Denis Cattin, Yves Strub, Sylvia Morel, Pierre-André Rohrbach, Denis Cattin, Christophe Ummel, Bastian Droz, Daniel Musy, Celia Clerc, Pascal Bühler, Monique Gagnebin, Silvia Locatelli, Pierre-Alain Borel, Marie-France de Reynier Porta, Maria Belo, Pascal Gazareth, Karim Boukhris, Inan Vurucu, Charles-André Favre, Francis Stähli, Mariette Mumenthaler, Monique Erard, Marie-Claire Pétremand, Pierre-Yves Blanc, Julie John, Hughes Chantraine, Florian Robert Nicoud, Paul-André Liard, André Schreyer, Michel Hess

Postulat

Demande de crédit de 1'022'000.- pour le réaménagement de la Place de la gare

Le groupe UDC prie le Conseil communal de pousser des études sur la possibilité de réaliser, conjointement au réaménagement, un parking la place de la gare.

Hughes Chantraine, Florian Robert-Nicoud, Paul-André Liard, Michel Hess

Postulat

Partenariat avec les citoyens pour la nouvelle gestion des déchets

Afin de créer un partenariat avec les citoyens, dans un but participatif et informatif, le Conseil communal est prié d'étudier la mise en place d'un numéro téléphonique gratuit pour la mise en place de la nouvelle gestion des déchets dès l'automne 2011.

Daniel Musy

Interpellation

Pour que la HEP-BEJUNE reste à la Chaux-de-Fonds

Nous avons appris dernièrement par la presse qu'une réorganisation de la HEP BEJUNE était à l'étude et que le Conseil d'Etat neuchâtelois ne s'opposerait pas à la fermeture du site de La Chaux-de-Fonds. Nous sommes très alarmés par ces propos et extrêmement préoccupés des décisions qui pourraient être prises à ce sujet.

Rappelons que ces dernières années, La Chaux-de-Fonds a été vidée de plusieurs hautes écoles et qu'à ce jour, il ne reste plus en ville que l'antenne neuchâteloise de la HEP BEJUNE; alors que notre cité est la plus grande ville francophone, de l'espace BEJUNE.

Nous finissons donc par nous demander si l'organisation BEJUNE est une machine à vider notre ville de ses structures estudiantines, ce que nous ne pouvons naturellement pas accepter.

C'est pourquoi nous aimerions connaître le point de vue du Conseil communal à ce sujet et lui demandons ce qu'il a d'ores et déjà mis en oeuvre pour que les plates-formes I et II de la HEP-BEJUNE soient maintenues à La Chaux-de-Fonds. Plus précisément nous aimerions connaître la position du Conseil communal sur les questions suivantes :

- Quelle importance le Conseil communal accorde-t-il à la présence de la HEP-
- BEJUNE en ville de La Chaux-de-Fonds ?
- Quel est, selon lui, le risque que la HEP-BEJUNE quitte La Chaux-de-Fonds ? Estime-t-il que les bâtiments actuels de la HEP-BEJUNE sont idoines pour assurer la présence voire le développement de cette école à La Chaux-de-Fonds ?
- Le cas échéant, réfléchit-il (en partenariat avec le Conseil d'Etat) à une solution nouvelle ?

Sarah Diaz, Silvia Locatelli

Interpellation

Qu'en est-il du comblement de la carrière des Eplatures jaune ?

Nous sommes préoccupés de la façon dont se déroule la phase finale du comblement de la carrière Brechbühler aux Eplatures jaune. En effet, la quantité de matériel de comblement accumulée aura pour conséquence manifeste soit un profil définitif boursoufflé et potentiellement dangereux sous forme de talus raides non seulement sur le front aval mais aussi latéralement, soit de sérieuses coupes rases de la forêt environnante à l'est et à l'ouest afin d'atténuer sinon supprimer la raideur et les boulais des talus. Le danger potentiel que nous craignons vaut aussi bien, dans l'immédiat, pour le conducteur du trax affrontant ces pentes que, à terme, par risque de glissement ou d'éboulement de terrain. Nous rappelons à ce propos que de sérieux travaux de retenue ont déjà été rendus nécessaires il y a quelques années car la masse de 70'000 mètres cubes de marne prélevée du chantier Cartier au Crêt-du-Loche fluait dangereusement vers le bas.

Nous nous posons donc de sérieuses questions sur cette affaire et demandons en particulier au Conseil communal:

1 Peut-il nous garantir que les niveaux et profils définitifs prévus par le plan de comblement pourront être respectés compte tenu des volumes de matériel actuellement déversés?

2 Si c'est le cas, que pense-t-il de la défiguration définitive de cet endroit du territoire communal qui était à l'origine une jolie combe et dont nous avons la naïveté de croire que le comblement de la carrière rétablirait la courbe? Au lieu de cela, c'est à la réalisation d'un assez monstrueux bombement que nous devons semble-t-il nous attendre.

3 Si ce n'est pas le cas, quelles mesures compte-t-il prendre?

4 Quelques flacons de produits toxiques ont été trouvés en surface. Est-on sûr qu'il n'y a pas de récipients contenant des produits chimiques dangereux qui auraient été enfouis ?

Nous croyons savoir que la compétence du suivi de cette affaire incombe au département cantonal de l'aménagement du territoire. Il n'en reste pas moins que l'autorité du Conseil général et du Conseil communal de notre ville sont engagées puisque les lieux concernés sont situés sur le territoire de notre commune. Il nous paraît donc indispensable que l'exécutif de notre ville suive cette affaire de près et intervienne si nécessaire."

Pierre-Yves Blanc, Mariette Mumenthaler, Monique Erard, Marie-claire Pétremand, Maria Belo, Aris Esma

Motion

Encouragement de la marche en ville

Dans son étude de trafic réalisée en 2009, le bureau Transitec confirme ce que d'autres études avaient déjà révélé, à savoir que le trafic de transit passant par notre ville ne se monte qu'à 10%, que la plus grande part de trafic est constituée de trafic interne (65%) et que les 25% restants sont dus au trafic d'échange (arrivée à ou départ de La Chaux-de-Fonds).

L'étude relève que c'est donc en agissant sur le trafic interne que les effets des mesures seront maximaux. Elle mentionne également le très grand potentiel des déplacements à pied du fait de la taille restreinte du centre-ville et du caractère compact de la ville.

Face à ces constats et à la conviction que la qualité de vie peut être améliorée dans notre ville, mais que les changements de comportements souhaités ne vont pas s'effectuer d'eux-mêmes, nous demandons au CC d'étudier

- un catalogue de mesures pour encourager et développer les déplacements à pied dans l'ensemble de la ville (pas seulement au centre), en incluant le pôle de développement du Crêt-du-Loche, par l'amélioration de la sécurité, du confort, et des cheminements directs qui évitent les détours
- la création d'un poste (éventuellement à temps partiel) de DéléguéE aux piétons qui permette notamment, dans chaque projet et dans chaque planification, de vérifier que les besoins des piétons ont été pris en considération
- une meilleure coordination de l'urbanisation / aménagement du territoire avec les transports publics (deux éléments qui ont été mal coordonnés jusqu'ici au niveau du pôle de développement du Crêt-du-Loche) en accordant une attention particulière aux cheminements piétons conduisant du domicile à la gare (arrêt de bus) et de la gare (arrêt de bus) au lieu de travail

- une campagne de sensibilisation/information sur le thème de l'importance du mouvement et des problèmes de santé publique posés par une trop grande sédentarité. Aller à pied ou à vélo au travail, c'est être gagnant à deux niveaux au moins: en favorisant une activité saine et gratuite, en réduisant les dépenses et les nuisances liées aux transports motorisés individuels.

Marie-Claire Pétremand, Julie John, Mariette Mumenthaler, Pierre-Yves Blanc, Monique Erard, Aris Esma

Interpellation

Suite de la politique de stationnement

En février 2011, le peuple a refusé la politique de stationnement proposée par le CC et acceptée par le CG. Suite à ce vote, nous souhaitons savoir comment le CC entend gérer le stationnement dans notre ville. Nous estimons que les résultats de la votation ne doivent pas donner à penser qu'ici tout est autorisé en matière de stationnement.

Nous demandons au CC:

- de quelle manière celui-ci entend faire diminuer la circulation en ville et encourager les déplacements à pied, à vélo, ainsi qu'en transports publics, suite au verdict populaire, de manière à répondre aux exigences fédérales de démontrer l'utilité de la nouvelle infrastructure TransRUN sur la qualité de vie dans notre ville
- de supprimer les places de parc qui ont été créées sur l'artère sud du Pod au cours des négociations qui ont eu lieu en vue de la mise en place de la nouvelle politique de stationnement
- de ne pas limiter les contrôles du stationnement à la zone bleue, mais de sanctionner également le parage des automobilistes qui stationnent n'importe où et de ceux qui se parquent avec deux roues sur le trottoir sans que le parage soit autorisé par des marquages. Il existe dans notre ville de beaux exemples de cette pratique illégale selon l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière art. 41 al. 1Bis (art. 43 al. 1 et 2 LCR)

Marie-Claire Pétremand, Mariette Mumenthaler, Maria Belo, Aris Esma, Pierre-Yves Blanc, Monique Erard

Interpellation

Fonctionnement de la place du Marché

Force est de constater que le réaménagement de la Place du Marché en zone de rencontre ne fonctionne pas à satisfaction, que la circulation automobile sur cette place, ainsi que dans les rues environnantes, est beaucoup trop importante, ce qui fait que cette place est mal aimée des piétons et notamment des familles avec enfants en bas âge.

Les places de stationnement courte durée créées sur la place n'ont fait qu'accroître le nombre de voitures qui y passent quotidiennement.

Dans toutes les villes qui procèdent à des réaménagements des espaces publics, les commerçants craignent que la suppression des places de stationnement entraîne un manque à gagner pour leur commerce. Les faits montrent que ce n'est pas le cas et qu'une circulation apaisée, qui fait place à des espaces de plus grande qualité, attire au contraire la population.

En ville de Sion, par exemple, une ville où le centre a été réaménagé et où un grand nombre de places de stationnement ont été supprimées en surface, ce sont des commerçants eux-mêmes qui demandent aujourd'hui aux autorités le réaménagement de leur rue, en voyant le nombre de personnes se ballader et s'arrêter dans les rues adjacentes réaménagées.

Nous souhaitons savoir :

- *si les comptages du nombre de voitures circulant sur la place et dans les rues environnantes (Charles-Edouard Guillaume, Serre, Parc, Centre) ont eu lieu, si oui quels en sont les résultats et si non quand ces comptages sont prévus*
- *quand une porte d'entrée (exigence légale !) pour réduire la vitesse des automobilistes et signaler clairement l'entrée dans la zone de rencontre sera créée du côté de la rue Neuve*
- *quelles mesures sont prévues pour diminuer la circulation sur cette place et dans les rues adjacentes de manière à améliorer la convivialité de ce quartier et la vie de ses habitants.*

Marie-Claire Pétremand, Mariette Mumenthaler, Maria Belo, Aris Esma, Pierre-Yves Blanc, Monique Erard

Motion

Un parking au-dessus des voies CFF

Dans le cadre du réaménagement de la place de la gare le PLR demande au conseil communal d'étudier la faisabilité de construire un parking au-dessus des voies CFF.

Il aurait l'avantage de constituer une isolation phonique pour une partie des habitants du quartier.

Accessible, en tout cas à pied par en bas et par en haut, il offrirait des places de parc aux utilisateurs de la gare mais aussi à ceux qui fréquentent la piscine et la patinoire, notamment lors de matchs de hockey.

Son coût et sa faisabilité doivent être envisagés et comparés à la réalisation d'un parking souterrain au sud des voies avec les problèmes géologiques et techniques cela supposerait.

Son impact esthétique et urbanistique sur le quartier doit être pris en compte.

Claude-André Moser, Yves Strub, Sylvia Morel, Pierre-André Rohrbach, Denis Cattin, Christophe Ummel

Interpellation

L'impôt, exclu des statistiques de motifs de départ de la ville, est-ce une forme de censure ?

Le groupe PLR connaissait la décision de Mme et M. L'héritier de quitter La Chaux-de-Fonds.

Il y a plusieurs raisons à cette décision mais la fiscalité en est une que M. Gérard l'Héritier voulait exprimer.

Il a été surpris et nous plus encore !

Cela fait longtemps que nous avertissons le Conseil communal que des contribuables importants quittent la ville à cause de notre fiscalité trop lourde. Il nous est régulièrement répondu que ce n'est pas le motif invoqué par les habitants qui s'en vont.

Pas étonnant puisque cette rubrique n'est pas prévue !

Dans la presse, le Conseil communal estime que l'information relative à la fiscalité est moins importante que les autres questions posées d'où sa décision de ne pas l'introduire.

De tels agissements sont une forme de manipulation de l'information.

Nous voulons croire que le Conseil communal en a pris conscience à la lecture du journal local et qu'il a déjà modifié son questionnaire.

Si ce n'est pas le cas, qu'attend-il pour le faire ?

Sylvia Morel, Claude-André Moser, Yves Strub, Bastian Droz, Denis Cattin, Christophe Ummel

35^e séance du Conseil général

Mercredi 27 avril 2011 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Gestion des déchets
 - a. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à une demande de crédit de CHF 1'336'000.- TTC pour la participation à la création d'une nouvelle déchetterie intercommunale en collaboration avec la ville du Locle (CHF 358'000.-) et la commune de La Sagne (CHF 34'000.-)
 - b. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à l'équipement de détail des bien-fonds 3025 et 6372 du cadastre des Éplatures, pour un montant de CHF 425'200.- TTC, dont un montant net à la charge de la Commune de La Chaux-de-Fonds estimé à 128'680.- TTC
 - c. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à une demande de crédit de CHF 4'818'750.- TTC pour l'abandon du ramassage au porte-à-porte en zone urbaine dont CHF 688'250.- prévus sur 2011
2. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à une demande de crédit de CHF 1'835'000.- TTC pour l'entretien courant et l'assainissement des chaussées communales
3. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à une demande de crédit de CHF 1'565'000.- TTC pour la mise en conformité de la patinoire des Mélèzes et en réponse au postulat PLR du 30 septembre 2009
4. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à une demande de crédit de CHF 1'022'000.- pour l'élaboration des plans d'exécution, le chiffrage du projet et l'information sur le nouvel aménagement de la place de la Gare
5. Rapport du Conseil communal du 6 avril 2011 relatif à l'adoption du plan spécial "Combe-des-Moulins"
6. Motion de Mme Sarah Diaz (PS) déposée le 25 novembre 2010 *Pénurie programmée de pédiatres*
7. Motion de Mme Pascal Gazareth (POP) déposée le 25 novembre 2010 *Pour une valorisation des liens entre la Chaux-de-Fonds et le mouvement espérantiste*
8. Interpellation de M. Christophe Ummel et consorts déposée le 31 janvier 2011 relative au délai de traitement des oppositions

9. Interpellation de M. Philippe Kitsos et consorts déposée le 31 janvier 2011 relative au fonctionnement des commissions
10. Interpellation de M. Philippe Kitsos et consorts déposée le 31 janvier 2011 relative à l'implication du Conseil général dans la politique d'aménagement du territoire
11. Interpellation de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 21 mars 2011 *Marché couvert en ville de La Chaux-de-Fonds*
12. Motion de M. Claude-André Moser et consorts déposée le 21 mars 2011 *D'abord de vrais parkings d'échange*
13. Interpellation de Mme Sylvia Morel et consorts déposée le 21 mars 2011 *Que fait le Conseil communal pour entretenir ses relations avec les entreprises de la place?*
14. Motion interpartis (Verts, UDC, POP) déposée le 21 mars 2011 *Demande pour que des mesures d'économie soient prises avec l'éclairage public*
15. Interpellation de M. Daniel Musy et consorts déposée le 21 mars 2011 *Accueil des chats sur le territoire communal*
16. Interpellation de M. Pierre-Yves Blanc et consorts déposée le 21 mars 2011 *Absence de réponse aux courriers adressés à un service communal ou à un conseiller communal*

*Marc Schafroth
Président du Conseil général*

M. Marc Schafroth, Président : Avant de commencer l'ordre du jour, je souhaite informer le bureau du Conseil général qu'il se retrouve à la pause pour examiner un document qui nous a été soumis ce soir et sur lequel nous devons nous positionner.

Passons à l'ordre du jour. Concernant le point 1, la proposition de traiter les trois rapports en un seul débat long a été acceptée. J'insiste sur le terme *long* et non pas *très long* et demande qu'il n'y ait qu'un seul intervenant par groupe.

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 1'336'000.- TTC pour la participation à la création d'une nouvelle déchetterie intercommunale en collaboration avec la ville du Locle (CHF 358'000.- TTC) et la commune de la Sagne (CHF 34'000.-)

(du 6 avril 2011)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Ce rapport a été rédigé pour les villes de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de la commune de La Sagne. Seules les données spécifiques font l'objet d'une rédaction différente.

Contexte

Le Grand Conseil a adopté dans sa séance du 29 septembre 2010 le projet de loi portant modification de la loi concernant le traitement des déchets (LTD).

Celui-ci met en place une taxe mixte applicable aux personnes physiques et morales. Elle comprend une taxe de base destinée à couvrir les coûts des infrastructures nécessaires à la collecte des déchets, ainsi qu'une taxe au sac ou au poids, destinée à couvrir au minimum les frais d'incinération. La loi prévoit également qu'une part entre 20 et 30 % de la taxe de base puisse être prise en charge, pour les ménages, par l'impôt.

Comme ce fut le cas dans d'autres régions, l'introduction de la taxe au sac à l'échelon cantonal devrait entraîner un report massif de déchets recyclables mis actuellement dans les incinérables par la population, dans les recyclés. Ainsi, les points de collectes et la déchetterie intercommunale devront s'attendre à prendre en charge une augmentation importante de déchets recyclables.

A ce jour, selon les statistiques 2010 pour La Chaux-de-Fonds, 20'100 tonnes tous déchets confondus sont collectés par la Voirie. La part des déchets incinérables attribuable aux entreprises est estimée à 2'400 tonnes. En conséquence, les déchets des ménages collectés en 2010 par la Voirie se montent à 17'700 tonnes. De cette masse, environ 4'500 tonnes sont recyclées. Le taux de recyclage des ménages est donc de 25 % environ.

Or, les études faites en la matière, et plus particulièrement le bilan réalisé par l'OFEV (Office fédéral de l'environnement) sur 32 communes ayant passé à la taxe au sac, montre qu'avec ce mode de taxation, 50 % des déchets au minimum sont recyclés et 50 % partent à l'usine d'incinération.

Pour la ville de La Chaux-de-Fonds, il faut donc s'attendre à devoir ramasser au minimum environ 4'500 tonnes de déchets recyclables supplémentaires par an hors entreprises.

Stratégie de récolte des déchets recyclables

Selon les récentes simulations effectuées, le volume des déchets recyclés lors de l'introduction de la taxe au sac se décomposera ainsi pour la ville de La Chaux-de-Fonds :

- Papier :	3'400 tonnes
- Verre :	1'400 tonnes
- Déchets verts :	3'000 tonnes
- Autres :	1'200 tonnes
Total :	9'000 tonnes

Les trois plus gros volumes sont donc représentés par le papier, les déchets verts et le verre.

Pour les déchets ménagers recyclables, la politique de collecte est axée sur trois modes, à savoir :

- Les mini et midi-déchetteries (Ecopoints)
- La collecte au porte-à-porte
- Une déchetterie intercommunale (maxi-déchetterie)

Les Ecopoints :

1^{er} niveau : points de collecte de proximité (appelés mini-déchetteries)

Ces points de collecte qui seront au nombre de 28 à La Chaux-de-Fonds lors de l'entrée en vigueur de la taxe au sac, prévue le 1^{er} janvier 2012 sont destinés à récolter les recyclés principaux en terme de volume, soit le verre et le papier.

Le réseau doit être dense, de façon à réduire au maximum les déplacements.

2^{ème} niveau : points de collecte de zone (appelés midi-déchetteries)

Ces points de collecte sont destinés à permettre à l'usager de se débarrasser d'un plus grand nombre de déchets (verre, papier, huile, piles, alu, fer blanc). Pour La Chaux-de-Fonds, nous estimons que leur nombre actuel de 13 est jugé suffisant. Ils seront tous constitués de conteneurs enterrés à la fin de l'année.

Par ce mode de collecte (Ecopoints), nous espérons récolter les quantités de déchets suivants pour La Chaux-de-Fonds :

- Papier :	1'000 tonnes
- Verre :	1'000 tonnes
- Autres :	200 tonnes
Total :	2'200 tonnes

La collecte au porte-à-porte :

Actuellement, deux déchets recyclés font l'objet de tournées de ramassage au porte-à-porte à La Chaux-de-Fonds, à savoir :

- Le papier
- Les déchets verts (compostables)

Ce mode de faire sera non seulement maintenu, mais renforcé.

Concernant le papier, nous prévoyons d'instaurer une tournée de ramassage chaque mois à La Chaux-de-Fonds.

Concernant les déchets verts, le ramassage au porte-à-porte est maintenu. D'éventuelles modifications pourraient intervenir en fonction de l'aboutissement du dossier de « co-digestion » mises en place par le Canton.

Pour ces deux collectes, il est prévu de ramasser les quantités suivantes :

- Papier :	1'500 tonnes
- Déchets verts :	1'500 tonnes
Total :	3'000 tonnes

Concernant le carton, un projet de ramassage est à l'étude à la Voirie. Il impliquerait l'emploi de personnes en mesure de réinsertion qui obtiendraient une attestation liée à cette formation spécifique. Une négociation est actuellement en cours avec le service de l'emploi du canton en vue de déterminer les modalités propres à obtenir un financement du projet.

Déchetterie intercommunale

Cette déchetterie intercommunale est destinée à collecter tous types de déchets ménagers (recyclés et non recyclés) y compris les déchets spéciaux et les électroménagers.

Conséquences pour la déchetterie du Marais

La déchetterie que possède actuellement la ville de La Chaux-de-Fonds, sise à la rue du Marais à côté du Centre d'entretien des Travaux Publics (CTP), est aujourd'hui déjà saturée. Elle reçoit à ce jour, une moyenne de 184 visiteurs par jour dont 92 % se déplacent en véhicule. Sur les 8 % de personnes qui viennent à pied, 50 % d'entre elles apportent des déchets qui peuvent être récoltés dans une midi-déchetterie. Le personnel de la Voirie qui travaille à plein temps sur ce lieu sera transféré sur le site de la nouvelle déchetterie intercommunale.

Il est donc clair que la taille de la déchetterie du Marais sera totalement insuffisante lors de l'introduction de la taxe au sac. Comme il n'est pas possible de l'agrandir faute de place (5'000 m² sont nécessaires), nous prévoyons de la transformer en midi-déchetterie.

Choix d'un site pour une nouvelle déchetterie intercommunale : procédure par planification négative et analyse multicritères

Compte tenu que la ville du Locle ne possède pas de déchetterie intercommunale à ce jour, il a été décidé conjointement de chercher une solution commune pour les deux Villes, soit un seul site à mi-chemin entre les deux cités.

Un premier projet qui prévoyait de créer une telle installation au sud de l'aéroport des Éplatures a été refusé par la population suite à un référendum en 2009, malgré l'approbation quasi unanime (30 voix pour et 3 contre) de la demande de crédit liée à cet objet par les élus.

Pour éviter toute recherche de terrain qui puisse être matière à subjectivité, le groupe de travail politique en collaboration avec le Service de l'Urbanisme et de l'Environnement (SUE) ainsi que celui de la Géomatique (SGéo), a procédé dans une première étape, à une planification négative. Cette procédure a permis de mettre en évidence les terrains qui ne se trouvent pas dans les périmètres suivants:

- Zones de protection des eaux S1 - S2 - S3
- Périmètre zone centrale UNESCO
- Périmètre du pôle économique cantonal du Crêt-du-Locle
- Pâturages boisés / cordons boisés
- Forêt
- Zones de protection communales et cantonales

Pour dégager ensuite de cette sélection, le ou les terrains appropriés, il a été procédé à une analyse selon les critères suivants :

- Génération de trafic
- Accès pour la population de La Chaux-de-Fonds
- Accès pour la population du Locle
- Accès routier
- Proximité de centres d'achats
- Nuisances sonores
- Propriétaire du terrain
- Délai de construction
- Conforme à l'affectation
- Conflits potentiels avec des voisins
- Equipements
- Superficie
- Topographie
- Impact visuel et paysager

De cette analyse, le terrain disponible et répondant au mieux aux critères ci-dessus est le bien-fonds 3025 du cadastres des Eplatures. C'est celui qui a été retenu.

Accès :

En plaçant la déchetterie intercommunale au Crêt-du-Locle, elle se situe à mi-chemin entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle. La parcelle se trouve également à proximité de la zone commerciale des Eplatures (combinaison achats-déchets).

L'accès à la parcelle se fait par l'extrémité est du hameau du Crêt-du-Locle, ce qui évite tout trafic à l'intérieur de celui-ci.

Le lieu choisi est également proche de la gare du Crêt-du-Locle, pour ceux qui souhaitent utiliser les transports publics. Pour les citoyens âgés ou à mobilité réduite de La Chaux-de-Fonds, il est envisagé que la Voirie mette sur pied un service de ramassage à domicile, pour les objets de petit volume qui n'entrent pas dans la catégorie des encombrants déjà pris en charge par la Voirie.

Visibilité :

Située derrière le bâtiment principal et le hangar de l'entreprise Von Bergen, la déchetterie intercommunale ne sera visible que partiellement depuis les bâtiments des trois entreprises voisines.

Bruit :

Selon les résultats de la notice d'impact, établie par un bureau d'ingénieurs spécialisés, il apparaît que la future déchetterie intercommunale n'aura aucun impact au-delà des bâtiments des trois entreprises voisines.

De même, le surcroît de trafic sur les routes cantonales RC 1320 lié à la fréquentation de la déchetterie intercommunale n'aura, vu sa proportion face au trafic actuel, aucun impact significatif (voir annexe no 5).

Ainsi, les habitants du Crêt-du-Locle ne subiront aucune nuisance sonore supplémentaire liée à l'exploitation de cette déchetterie intercommunale.

Type de terrain :

Le Conseil général dans sa séance du 31 janvier 2011, a accepté à l'unanimité le changement d'affectation de zone industrielle en zone d'utilité publique. Ce terrain n'est pas en zone de protection des eaux (S/S1/S2/S3).

Energie :

Le règlement d'aménagement communal prévoit que dans la zone où se trouve le bien-fonds 3025, les toitures, si elles sont plates et horizontales, soient végétalisées.

Dans un objectif de développement durable, à titre de variante et sous réserve du résultat des procédures habituelles, il est envisagé d'installer des panneaux photovoltaïques sur le couvert des grandes bennes. Dans cette optique, une vérification des risques d'éblouissement des pilotes d'avion en phase d'approche a déjà été faite par un bureau compétent, qui nous a confirmé l'absence de problème.

Viteos SA a annoncé prendre en charge cet équipement. Les panneaux solaires seront financés en partie grâce aux 0,5 ct/kWh prélevé sur l'énergie électrique

distribuée pour la création ou la rénovation d'installations de production d'énergie électrique à partir d'énergies primaires renouvelables.

Configuration :

Cette nouvelle déchetterie intercommunale sera à l'image de bien d'autres déchetteries existantes, compte tenu de la configuration des lieux et des besoins, elle prévoit :

- Une rampe d'accès et un quai pour le déchargement par gravité des objets principaux;
- 8 grandes bennes pour la réception de ces objets;
- 8 autres conteneurs pour la collecte des déchets ménagers en petites quantités;
- Deux ponts de pesage, l'un à l'entrée, l'autre à la sortie, permettront de quantifier le poids des bennes d'une part, et celui des déchets amenés par les artisans d'autre part;
- Un conteneur pour le bureau et les sanitaires;
- La couverture de la zone des grandes bennes;
- Une zone de stationnement latérale et une zone de stationnement en épi.
- Une végétalisation du site sera examinée lors de l'élaboration des plans de détails.

Comme pour la plupart des déchetteries, à l'image de Plaines-Roches qui est située à l'extérieur du centre-ville pour la ville de Neuchâtel, cette déchetterie intercommunale permettra à quiconque de se débarrasser gratuitement de n'importe quel déchet ménager, en principe selon l'adage : "arriver le coffre plein, repartir le coffre vide".

Il sera également possible de prendre en charge les déchets d'artisans contre rémunération (facturation au poids grâce au pont de pesage).

Volumes escomptés :

Comme mentionné précédemment, le volume des déchets recyclables qui emprunteront les filières de récupération sera de 9'000 tonnes environ pour la ville de La Chaux-de-Fonds, dont 3'800 tonnes de recyclables par la future déchetterie intercommunale.

Pour la ville du Locle, le volume attendu en déchetterie intercommunale devrait avoisiner les 885 tonnes, et pour la commune de La Sagne, 97 tonnes environ.

Compte tenu de la stratégie mise en place pour les deux villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, pour la collecte de proximité des déchets recyclés (Ecopoints et ramassage au porte-à-porte), on s'attend à ce que la déchetterie intercommunale accueille les quantités de déchets suivantes :

Papier et carton :	1'225	tonnes
Verre	537	tonnes
Déchets verts	1'863	tonnes
Autres	1'160	tonnes

Sous-total :	4'785	tonnes
Encombrants	570	tonnes
Total :	5'355	tonnes

La liste non exhaustive des déchets "autres" qui seront repris dans la déchetterie intercommunale est la suivante :

- Cartons
- Néons, ampoules
- Electroménagers
- Cartouches d'imprimantes
- Piles
- Bouteilles en PET
- Huiles minérales usagées
- Huiles végétales usagées
- Habits
- Matériel informatique
- Métaux
- Déchets inertes
- Batteries autos
- Matelas, tapis
- Pneus
- Médicaments
- Peintures, solvants
- Produits chimiques domestiques
- Etc...

Route d'accès

Lors de l'élaboration du projet, il est apparu que tant le bien-fonds 3025 sur lequel sera située la future déchetterie intercommunale, que le bien-fonds 6372 au nord de Stryker ne sont pas équipés. D'autre part, l'équipement privé sur le bien-fonds appartenant à l'entreprise von Bergen n'est pas en mesure de satisfaire aux besoins induits par la future déchetterie intercommunale.

Aussi faut-il prévoir un équipement complet qui remonte de la rue du Crêt-du-Loche jusqu'au niveau du bien-fonds 3025.

Les investissements nécessaires pour l'équipement des parcelles 3025 et 6372 font l'objet d'une demande de crédit séparée et entièrement financée par la ville de La Chaux-de-Fonds.

Les possibilités d'accès au bien-fonds 3025, site de la future déchetterie intercommunale, de même que l'emprise des flux de circulation et celle de l'entrée à la déchetterie intercommunale, avec deux ponts de pesage nous ont contraints à envisager l'acquisition de terrain sur la parcelle no 6372 appartenant à l'Etat de Neuchâtel.

Ainsi, ce sont environ 440 m² de ce bien-fonds qui vont être détachés et transférés au bien-fonds 3025.

Cette cession a reçu l'aval de l'Etat en date du 2 février 2011 qui le fera à titre gracieux.

Investissements

Il a été convenu d'emblée qu'une partie des investissements seraient pris en charge par Vadec SA, à savoir :

- Les installations de pesage, y compris le système informatique de transfert des données;
- Les bennes;
- La compacteuse à déchets.

Le pesage et la facturation seront gérés par Vadec SA, comme il en sera des déchets incinérables à l'avenir, à l'introduction de la taxe au sac.

La logistique des déchets recyclés sera gérée également à l'avenir par Vadec SA, dans le cadre de la régionalisation des déchetteries. Dans ce cas, le principe veut que les prestations des Villes s'arrêtent au bord des quais de la déchetterie intercommunale. La manutention de bennes, la prise en charge des déchets et leur acheminement dans des centres de traitement sont du ressort de Vadec SA.

Le coût estimatif des divers travaux à charge des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle et de la commune de La Sagne pour la construction de la déchetterie intercommunale se décompose ainsi :

Déchetterie intercommunale :

- Génie civil, béton armé, canalisations et conduites :	CHF	938'000.00
- Couvert :	CHF	303'000.00
- Aménagements (clôtures, plantation, etc.) :	CHF	14'000.00
- Réception (terrassement et conteneurs) :	CHF	63'000.00
- Divers travaux et fournitures :	CHF	83'000.00
- Honoraires ingénieurs, architectes, spécialistes :	CHF	209'000.00
- Autres (indemnisation agriculteur, taxes de raccordement) :	CHF	38'000.00
- Divers et imprévus :	CHF	80'000.00
Total déchetterie intercommunale :	CHF	1'728'000.00

Sur la base d'une clé de répartition par nombre d'habitants, le montant estimatif de la contribution de chacune des Villes et Commune concernées au projet de déchetterie intercommunale est la suivante :

Montants

- La Chaux-de-Fonds (37'523 habitants)	CHF	1'336'000.00
- Le Locle (10'052 habitants)	CHF	358'000.00
- La Sagne (957 habitants)	CHF	34'000.00

Conséquences sur les financesComptes de fonctionnement1. Charge financière annuelle

En application des directives établies par le Service des communes, la charge financière est calculée sur une durée d'amortissement de 25 ans (soit 4 %) et les intérêts au taux moyen des emprunts de la ville de La Chaux-de-Fonds de 3 % sur la moitié de l'investissement.

La répartition des coûts est la suivante :

	Montant Investis- sement CHF	Amortis- sement CHF	Intérêt moyen CHF	Coût annuel CHF
Déchetterie intercommunale	1'728'000.-	69'120.-	25'920.-	95'040.-
A charge de La Chaux-de-Fonds	1'336'000.-	53'440.-	20'040.-	73'480.-
A charge du Locle	358'000.-	14'320.-	5'370.-	19'690.-
A charge de La Sagne	34'000.-	1'360.-	510.-	1'870.-

2. Exploitationa) Par le personnel de la Voirie

Compte tenu des horaires qui seront appliqués (voir annexe no 4), élargis par rapport à ceux de la déchetterie actuelle du Marais à La Chaux-de-Fonds, du volume des déchets qui seront collectés, du taux de fréquentation et de l'expérience de déchetteries similaires, il est prévu dans un premier temps d'affecter l'équivalent de cinq postes à plein temps, pour assurer l'accueil, l'exploitation du site et nettoyer les abords.

b) Par la société Vadec SA

Il est prévu que la société Vadec SA assure la prise en charge à fins d'élimination ou de recyclage des déchets principaux amenés en décharge, depuis les bennes collectives. Certains déchets pourront être gérés par des entreprises locales comme actuellement.

La société Vadec SA assurera également la facturation des prestations de la déchetterie intercommunale (taxation des déchets des artisans notamment).

c) Frais d'exploitation

Compte tenu des hypothèses faites ci-dessus, les frais annuels d'exploitation peuvent être estimés comme suit :

1.	Personnel d'accueil et d'exploitation (Voirie) :	CHF	470'000.00
2.	Frais d'exploitation et de location de matériel + transports (Vadec SA) :	CHF	207'000.00
3.	Coût traitement déchets y.c. ristourne :	CHF	106'000.00
4.	Location de la place (6'692 m ² x 3.10) :	CHF	21'000.00
5.	Autres frais (eau, électricité, entretien de la place, etc.) :	CHF	21'000.00
6.	Amortissements et intérêts :	CHF	95'000.00
Total :		CHF	920'000.00
Coût par habitant et par an financé par la taxe de base :		CHF	18.95

3. Clés de répartition des frais

La charge financière sera répartie entre les Villes et Commune, au prorata du nombre d'habitants déduction faite des apports financiers, fonciers et en ressources humaines de chacun.

La participation financière de tierces communes éventuelles désireuses de profiter de la nouvelle installation viendra également en déduction.

Les principes suivants ont été retenus :

- Prise en compte des apports de chacun (crédits, terrains, prestations).
- Mise à disposition du personnel par les Voiries de chaque Ville (dans les proportions de 4 employés pour la ville de La Chaux-de-Fonds et de 1 employé pour la ville du Locle).
- Direction et gestion du site par la ville de La Chaux-de-Fonds.
- Prise en compte de tous les frais d'exploitation.

4. Structure décisionnelle

La déchetterie intercommunale sera placée sous la responsabilité de la ville de La Chaux-de-Fonds.

Un comité exécutif, formé de représentants des Villes et Communes concernées par la déchetterie intercommunale du Crêt-du-Loclc sera chargé de veiller au respect de la convention et à la bonne marche de la déchetterie intercommunale. Il s'occupera entre autre d'établir une proposition de budget et examinera également les comptes annuels.

Comptes d'investissements

Le montant net à la charge de la commune de La Chaux-de-Fonds (CHF 1'336'000.-) étant supérieur de CHF 36'000.- à celui inscrit au budget 2011 des investissements, une diminution équivalente sera opérée sur le total des dépenses d'investissements budgété pour l'entretien courant et l'assainissement des chaussées communales.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Les travaux prévus dans le cadre de la présente demande de crédit sont en accord avec le contenu du programme de législature, sous le chapitre 3 "valorisation des fonctions, des prestations et des espaces urbains, espaces urbains-espaces publics", page 11.

Conséquences sur les ressources humaines

Cette nouvelle installation créera de nouveaux besoins en personnel. Ces besoins se montent à cinq collaborateurs (4 pour La Chaux-de-Fonds et 1 pour Le Locle), hors prestations réalisées par Vadec SA. On profitera en premier lieu de promouvoir ou de réinsérer du personnel des Voiries de La Chaux-de-Fonds et du Locle. A noter que si les prestations dépassent les hypothèses, ou si d'autres communes souhaitent par la suite bénéficier de la déchetterie intercommunale, du personnel supplémentaire pourrait se révéler nécessaire.

Collaboration intercommunale

Il s'agit d'un bel exemple de collaboration entre deux villes et une commune, à savoir, La Chaux-de-Fonds, Le Locle et La Sagne. Il est probable que dans le futur, d'autres communes des Montagnes neuchâteloises sollicitent l'usage de cette déchetterie intercommunale, car ce site fait partie du concept que Vadec SA souhaite mettre en place dans le cadre de la gestion des déchets recyclés.

Eléments relatifs au développement durable

a) Aspects environnementaux

L'introduction de la future taxe au sac permettra de taxer le pollueur et d'amener ainsi la population à mieux trier ses déchets et d'augmenter de manière considérable la part des recyclés en regard des ordures incinérées, donc de diminuer for-

tement la part incinérée. Cette politique s'inscrit dans une meilleure gestion des ressources naturelles, dite de développement durable.

b) Aspects sociaux

La politique de récolte de proximité des recyclés principaux par un réseau dense de points de collecte Ecopoints, mise en place par les deux villes permettra de réduire le nombre de déplacements à la déchetterie intercommunale.

De plus, vu la localisation de la future déchetterie intercommunale, il apparaît comme probable que les habitants qui fréquenteront la déchetterie intercommunale le feront le plus souvent à bon escient en combinant leur venue à la déchetterie intercommunale avec une autre activité à proximité.

c) Aspects économiques

L'introduction de la taxe au sac, au-delà d'une amélioration du tri, va améliorer la politique dite "du pollueur-payeur", par une relation directe entre le tri et les coûts à l'individu (et à l'entreprise).

Sans pouvoir véritablement escompter une diminution notable globale dans les coûts de collecte, de traitement, de valorisation ou d'élimination des déchets ménagers, il y aura un report des coûts d'incinération, actuellement très importants, vers ceux de valorisation des déchets recyclés.

Heures d'ouverture

Afin de faciliter au maximum, pour le citoyen, la fréquentation de la déchetterie intercommunale il a été admis d'élargir les heures d'ouverture en fin de journée. De même, le samedi, la déchetterie intercommunale sera ouverte toute la journée en continu. Un projet d'heures d'ouverture est joint en annexe au rapport (annexe no 4).

Développement futur

La future déchetterie intercommunale qui sera construite par les deux villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle et de la commune de La Sagne a, de fait, une vocation régionale (toute commune des Montagnes neuchâteloises).

En conséquence, toute demande par une commune tierce de pouvoir fréquenter la déchetterie intercommunale sera accueillie favorablement.

Il est à mentionner que la déchetterie intercommunale a été conçue pour être agrandie si nécessaire, afin de faire face à des besoins futurs, sans avoir à démonter les installations existantes, à l'exception peut-être des places de parc au nord de la déchetterie intercommunale.

Conclusions

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Energies de La Chaux-de-Fonds lors de sa séance du 4 avril 2011 qui l'a accepté à l'unanimité.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à voter l'arrêté suivant :

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Laurent Kurth

Le chancelier

Thibault Castioni

Les annexes sont disponibles sur Internet ou peuvent être consultées à la chancellerie communale.

Annexes :

- Plans avec les lieux étudiés (annexe no 1)
- Plan de la future déchetterie intercommunale (annexe no 2)
- Foires aux questions et réponses (annexe no 3)
- Projet d'horaire (annexe no 4)
- Cartes des immixtions de bruit (annexe no 5)

Lexique :

Mini-déchetterie (Ecopoint) : point de collecte de proximité où sont récoltés les déchets les plus courants et journaliers (verre et papier)

Midi-déchetterie (Ecopoint) : point de collecte de zone où sont récoltés les déchets courants (verre, papier, huiles, piles, boîtes alu et fer blanc)

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

Vu un rapport du Conseil communal
Vu le préavis de la Commission des Infrastructures et Energies

Arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 1'336'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour la participation à la création d'une nouvelle déchetterie intercommunale en collaboration avec la ville du Locle (CHF 358'000.-) et la commune de La Sagne (CHF 34'000.-).

Article 2.- L'investissement sera amorti au taux annuel de 4 %.

Article 3.- Le Conseil communal est habilité à procéder aux transactions immobilières relatives aux travaux et à constituer ou négocier toutes servitudes nécessaires sur les terrains concernés par le projet.

Article 4.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté à l'expiration du délai référendaire.

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

Rapport du Conseil communal

relatif à l'équipement de détail des bien-fonds 3025 et 6372 du cadastre des Éplatures, pour un montant de 425'200.- TTC, dont un montant net à la charge de la Commune de La Chaux-de-Fonds estimé à 128'680.- TTC

(du 6 avril 2011)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Contexte

Dans le secteur du Crêt-du-Loche, la Commune de La Chaux-de-Fonds est propriétaire du bien-fonds 3025 du cadastre des Éplatures. Ce dernier fait partie, avec le bien-fonds 6372 propriété de l'État de Neuchâtel, par son service de l'économie, d'un périmètre non encore équipé alors que les bien-fonds voisins (3026 et 6373) le sont déjà.

La réalisation des équipements de détail pour le périmètre non équipé permet de viabiliser les 2 bien-fonds concernés, dont celui prévu pour la déchetterie intercommunale.

Selon le règlement communal du 29 juin 2009 relatif aux équipements et leur utilisation, une part de 80 % du montant des travaux est supportée par les propriétaires concernés.

La présente demande de crédit couvre l'ensemble des travaux duquel sera déduite la participation du propriétaire du bien-fonds 6372 (État de Neuchâtel, service de l'économie), pour obtenir le montant net estimé à CHF 128'680.- à la charge de la Commune de La Chaux-de-Fonds.

Description du projet

Le projet d'équipement de détail des bien-fonds 3025 et 6372 du cadastre des Éplatures comprend les éléments suivants, à la charge de la collectivité et des propriétaires :

- **Route de desserte**

Partant de la rue du Crêt-du-Loche, la route de desserte reprend sur une centaine de mètres la géométrie de l'infrastructure existante, utilisée pour desservir l'entre-

prise Von Bergen (bien-fonds 3026). Sur ce tronçon, l'infrastructure routière est conservée, les travaux consistant à enterrer les nouvelles canalisations et conduites industrielles dans l'emprise de la chaussée, puis rétablir le revêtement bitumineux enlevé pour permettre l'excavation.

Plus au nord, une nouvelle route de desserte est aménagée, en droit de passage sur les bien-fonds 3026 (servitude existante), propriété de l'entreprise Von Bergen SA et 6373 (servitude à créer), propriété de Stryker Spine SA.

- **Évacuation des eaux claires et des eaux usées**

Un nouveau collecteur, d'un diamètre de 300 mm, sera implanté sous la route de desserte. Il récoltera les eaux usées et les trop-plein des systèmes d'infiltration des eaux de ruissellement des bien-fonds 3025 et 6372 (système unitaire).

- **Conduite d'adduction d'eau**

Une conduite d'adduction d'eau pour l'alimentation des bien-fonds 3025 et 6372 sera posée sous la route de desserte.

- **Éclairage public**

Il n'est pas prévu d'équiper la route de desserte d'un éclairage public. Néanmoins, une conduite industrielle en attente sera disposée sous la chaussée, de manière à pouvoir installer l'éclairage public en cas de besoin ultérieur.

Devis des travaux

Montant total TTC des travaux

Le montant des travaux, toutes taxes comprises, se décompose de la façon suivante :

Travaux préliminaires :	CHF	3'240.00
Installations de chantier :	CHF	12'960.00
Route de desserte :	CHF	230'040.00
Évacuation des eaux claires et usées :	CHF	48'600.00
Adduction d'eau (montants hors TVA) :	CHF	37'000.00
Terrassement et conduite :	CHF	18'360.00
Honoraires et frais :	CHF	58'640.00
Divers et imprévus :	CHF	16'360.00
Total :	CHF	425'200.00

Subventions et contributions

Subventions

Aucune subvention n'est attendue pour ce projet.

Contributions

Selon le règlement communal du 29 juin 2009 relatif aux équipements et leur utilisation, le coût des équipements de détail est réparti à raison de 20% pour la collectivité et 80% pour les propriétaires concernés, au prorata de la surface des bien-fonds.

Dans notre cas, la surface considérée pour chacun des bien-fonds est la suivante :

-	Bien-fonds 3025 – Commune de La Chaux-de-Fonds :	6'692 m ²
-	Bien-fonds 6372 – État de Neuchâtel, service de l'économie :	45'470 m ²
Total des bien-fonds concernés :		52'162 m ²

Ce qui donne la répartition financière suivante :

- Commune de La Chaux-de-Fonds**

-	Collectivité :	20.00 %	* 425'200.00 = CHF	85'040.00
-	Propriétaire : $80\% * 6'692 \text{ m}^2 / 52'162 \text{ m}^2 =$	10.26 %	* 425'200.00 = CHF	43'640.00
Total :		30.26 %	* 425'200.00 = CHF	128'680.00

- État de Neuchâtel, service de l'économie**

-	Propriétaire : $80\% * 45'470 \text{ m}^2 / 52'162 \text{ m}^2 =$	69.74 %	* 425'200.00 = CHF	296'520.00
---	---	----------------	---------------------------	-------------------

- Total**

-	Collectivité et propriétaires :	100.00%	* 425'200.00 = CHF	425'200.00
---	---------------------------------	----------------	---------------------------	-------------------

Une contribution de CHF 296'520.- est donc attendue de l'État de Neuchâtel pour ce projet.

Planification des travaux

Les travaux seront réalisés, en une seule étape, au cours du 2^{ème} semestre 2011.

Respect des lignes prioritaires fixées dans le programme de législation

Les travaux prévus dans la présente demande de crédit découlent des obligations de la Commune en matière d'équipement des terrains constructibles.

Conséquences sur les finances

Comptes de fonctionnement

L'application des directives du Service des communes donne, pour l'amortissement, les charges annuelles suivantes, calculées sur les montants à charge de la Commune de La Chaux-de-Fonds :

Nature de l'investissement	Montant [CHF]	Durée [ans]	Amortissement [CHF/an]
Route de desserte	88'628.00	20	4'431.00
Évacuation des eaux	18'724.00	40	468.00
Éclairage public	7'073.00	20	354.00
Total travaux publics	114'425.00		5'253.00
Adduction d'eau	14'255.00	20	713.00
Total	128'680.00		5'966.00

À l'amortissement s'ajoute une charge d'intérêts, calculée avec un taux de 3 %, correspondant au taux moyen des emprunts de la Commune de La Chaux-de-Fonds appliquée à la moitié de l'investissement :

Nature de l'investissement	Montant [CHF]	Charge d'intérêts [CHF/an]
Route de desserte	88'628.00	1'329.00
Évacuation des eaux	18'724.00	281.00
Éclairage public	7'073.00	106.00
Total travaux publics	114'425.00	1'716.00
Adduction d'eau	14'255.00	214.00
Total	128'680.00	1'930.00

Récapitulation des charges financières :

Nature de l'investissement	Amortiss. [CHF/an]	Intérêts [CHF/an]	Total [CHF/an]
Route de desserte	4'431.00	1'329.00	5'760.00
Évacuation des eaux	468.00	281.00	749.00
Éclairage public	354.00	106.00	460.00
Total travaux publics	5'253.00	1'716.00	6'969.00
Adduction d'eau	713.00	214.00	927.00
Total charges financières	5'966.00	1'930.00	7'896.00

Comptes d'investissements

Le montant net à la charge de la Commune de La Chaux-de-Fonds (CHF 128'680.-) n'étant pas inscrit au budget 2011 des investissements, une diminution équivalente est opérée sur le total des dépenses d'investissements budgété pour l'entretien courant et l'assainissement des chaussées communales.

Conséquences sur les ressources humaines

Les travaux seront mis en soumission selon la réglementation des marchés publics.

La direction générale du projet et des travaux sera réalisée par l'ingénieur communal et les Services techniques des Travaux publics. La direction locale des travaux sera assurée par un mandataire et par la société Viteos SA pour les travaux d'adduction d'eau.

Collaboration intercommunale

De par sa nature, l'équipement de détail d'un secteur constructible n'a qu'un intérêt local. Néanmoins, dans ce cas, il permettra également de viabiliser le bien-fonds 3025 prévu pour une déchetterie intercommunale.

Éléments relatifs au développement durable

d) Aspects environnementaux

L'évacuation des eaux claires par infiltration sera privilégiée conformément à l'article 7 alinéa 2 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux) et à l'article 3 de son ordonnance du 28 octobre 1998 (OEaux).

Dans notre cas, seules les eaux usées et le trop plein des eaux de ruissellement seront déversés dans le réseau collecteur, ce dernier s'écoulant en système unitaire vers la station d'épuration.

e) Aspects sociaux

S'agissant de l'équipement d'une zone industrielle et d'une zone d'utilité publique, de nombreuses places de travail pourront être créées lors de la mise en valeur des terrains par les propriétaires respectifs.

f) Aspects économiques

Les équipements concernés par cette demande de crédit permettront le développement d'activités économiques sur les bien-fonds concernés.

Conclusions

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Énergies lors de sa séance du 4 avril 2011 qui l'a accepté à l'unanimité.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

Le chancelier
Thibault Castioni

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

Vu un rapport du Conseil communal
Vu le préavis de la Commission des Infrastructures et énergies

arrête :

Article premier.- un crédit de CHF 425'200.- TTC est accordé au Conseil communal pour équiper les bien-fonds 3025 et 6372 du cadastre des Éplatures.

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

Article 3.- L'investissement sera amorti au taux de 2.5 % pour les ouvrages d'évacuation des eaux claires et usées et au taux de 5 % pour les autres ouvrages.

Article 4.- Les subventions et contributions attendues viendront en déduction du crédit.

Article 5.- Le Conseil communal est autorisé à procéder aux transactions immobilières relatives aux travaux.

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

Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 4'818'750.- TTC pour l'abandon du ramassage au porte-à-porte en zone urbaine dont CHF 688'250.- prévus sur 2011

(du 6 avril 2011)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Ce projet est né, pour l'essentiel, des constatations faites de la pénibilité du ramassage des ordures ménagères sur la santé du personnel.

Au total, ce sont près de 15'000 tonnes – 15 millions de kilos – qui sont pris en charge par les camions poubelles de la Ville.

Quotidiennement, les deux servants de chacun des 4 camions poubelles qui sillonnent la Ville et les environs, manipulent 15'000 kilos de déchets.

A cela s'ajoutent les conditions climatiques, souvent très rudes en hiver, obligeant les servants à accroître leurs efforts pour charger les ordures sur le camion.

Leur condition physique se dégrade sur le long terme et il est généralement nécessaire d'affecter les servants à une autre tâche, bien avant l'âge de leur retraite, généralement vers la cinquantaine.

Cette situation n'est pas acceptable dès lors qu'il existe une solution pour pallier à ce problème, soit l'abandon du ramassage au porte-à-porte.

De plus, le système actuel, avec des horaires de ramassage fixes, ne répond plus à l'attente de nombreux citoyens, ce qui génère de plus en plus fréquemment des dépôts d'ordures ménagères "sauvages" avec des conséquences sanitaires, d'image et sécuritaires négatives. Aujourd'hui, des villes telles que Neuchâtel, Morges et Lugano par exemple ont abandonné le ramassage porte-à-porte. Les propositions ci-après répondent à des objectifs clairs d'amélioration de la qualité de vie de notre personnel, de service à la population et d'image de notre Ville.

Le projet s'inscrit également dans le cadre de l'introduction de la future taxe au sac. Nous avons en effet tenu compte de la diminution du volume des déchets actuellement incinérés, qui passeront dans les recyclables lorsque la taxe sera introduite au 1^{er} janvier 2012.

Conditions de travail, évolution des mœurs et économies

1. Le métier de servant au camion poubelles

Le ramassage des déchets ménagers est organisé sur la base de tournées régulières à des heures plus ou moins fixes, deux fois par semaine dans chaque quartier, y compris dans les environs. Le personnel qui effectue ce service régulier est également affecté à la tournée "verte" qui a lieu une fois par semaine et qui est destinée aux produits compostables.

Les équipes, composées d'un chauffeur et de deux servants, partent chaque matin et passent de porte en porte pour récolter les déchets entreposés sur le trottoir le matin même ou la veille (ceci en contradiction avec le règlement de police). Le camion-poubelle est vidé à l'usine d'incinération deux fois par jour en moyenne, ce qui représente environ 15 tonnes de déchets incinérables par jour et par équipe. Ajouté à cela, il se trouve que, durant l'hiver, les sacs sont généralement posés derrière les andains de neige, ce qui entraîne des manipulations supplémentaires pénibles.

Les conditions difficiles de travail (pollution, charge, bruit, circulation, météo, ...) éprouvent les collaborateurs sur le long terme et nous oblige parfois à les affecter à des fonctions moins pénibles à l'interne du Service de la Voirie.



2. Les besoins urbains, mœurs en évolution

Tous les jours, on observe des sacs d'ordures ménagères qui sont déposés en dehors des heures prescrites par le règlement de police ou des conteneurs qui débordent. Ce phénomène s'accroît de manière significative les week-end ou les jours fériés. On peut expliquer cette situation en partie par une certaine indiscipline. Il n'en demeure pas moins qu'un système offrant la possibilité de déposer en tout temps ses ordures ménagères répond à un réel besoin.

Il s'agit également d'adapter le règlement de police qui ne peut raisonnablement plus s'appliquer, dépassé largement par la situation actuelle. Ce règlement de police sera revu en même temps que celui lié à la taxe déchets.

Notre objectif consiste donc à offrir une solution pratique et souple pour les citoyens tout en améliorant l'image et l'hygiène de nos rues ainsi qu'à diminuer les risques de vandalisme et d'incendie notamment.

Projet

1. Concept

Un tel projet n'est ni novateur ni révolutionnaire. Il existe depuis de nombreuses années, tant en Suisse (Neuchâtel, Lugano notamment) qu'à l'étranger (Hollande, en particulier).

Il consiste à implanter un réseau relativement dense de conteneurs enterrés, pour la prise en charge des ordures ménagères. Les habitants sont donc invités à déposer leurs sacs d'ordures dans ces conteneurs. Ceux-ci sont vidés par un camion poubelle équipé d'une grue prévue spécialement à cet effet. La grue est manipulée par le chauffeur du camion, à l'aide d'une télécommande.

De fait, la pénibilité pour le personnel de la Voirie est pour ainsi dire supprimée.

Si les conteneurs enterrés sont apparus dans les villages suisses il y a de nombreuses années, les grands centres urbains ont mis un peu plus de temps pour appliquer cette technique, principalement en raison de la difficulté de les implanter de par les nombreuses contraintes (réseaux souterrains et aériens, végétation, espace disponible, esthétique, etc.).

2. Améliorations escomptées

Le projet d'abandon du ramassage porte-à-porte au profit de la mise à disposition de conteneurs enterrés pour la collecte des ordures ménagères apportera les progrès suivants :

- une rationalisation du ramassage des déchets ménagers ;
- une amélioration des prestations et une souplesse pour l'ensemble des usagers (client et service) ;
- une amélioration de l'hygiène ;
- une amélioration de la sécurité ;

- une amélioration de l'esthétique des quartiers.

L'avantage de pouvoir se débarrasser en tout temps de ses ordures ménagères, sept jours sur sept, de ne plus avoir l'obligation de les stocker jusqu'au jour du ramassage et l'absence de contraintes horaires compensent largement l'inconvénient d'un déplacement des citoyens jusqu'au conteneur, limité cependant à une distance entre 150 à 200 mètres au maximum.

Certaines règles devront cependant être édictées, afin que les avantages ne se transforment pas en inconvénients pour certains, notamment :

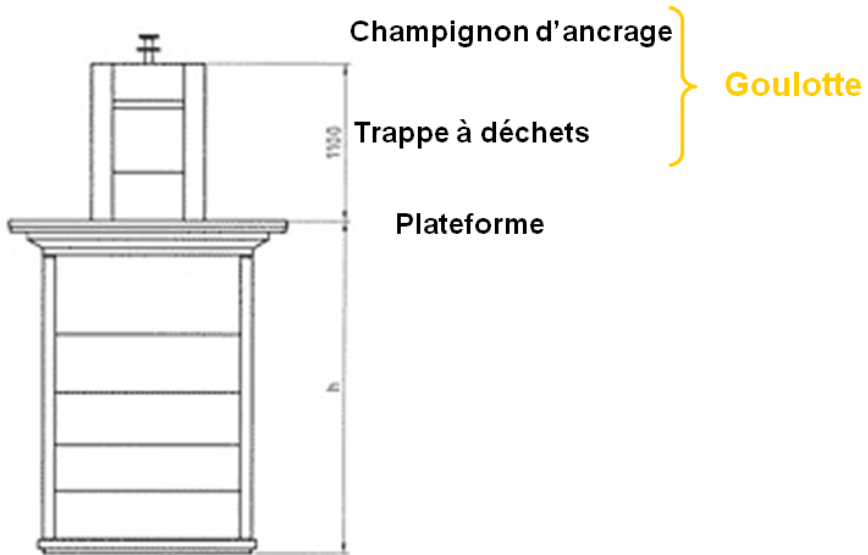
- éviter la perturbation du trafic durant les heures de pointe ;
- limiter le bruit matinal généré par le véhicule des ordures ménagères ;
- limiter la dépose de sacs éparés en dehors des horaires avec les conséquences que l'on connaît.

Le conteneur métallique enterré : concept, fonctionnement et sécurité

1. Le conteneur

Le conteneur métallique enterré, communément retenu pour équiper les centres urbains, est constitué :

- D'un cuvelage étanche en béton, d'un volume de 5 m³ et pourvu d'une réserve en bas de cuve pour récolter les jus. Cette cuve est enterrée.
- D'une plateforme de sécurité qui assure de façon automatique le cuvelage en béton durant les opérations de vidange.
- D'une cuve métallique en acier munie d'une trappe en son fonds, permettant de vidanger les sacs d'ordures, la capacité de la cuve est de 5 m³.
- D'une borne équipée du système de levage et de vidange ainsi que d'une goutte (trappe à déchets) pour introduire les sacs d'ordures ménagères dans les conteneurs métalliques. Le conteneur choisi pour équiper la Ville de La Chaux-de-Fonds est de type Villiger Lugano, avec trappe permettant l'introduction de sacs jusqu'à 110 lt (remplis de façon normale !).



Container inox / acier (enterré)

Croquis d'un conteneur métallique

2. Son fonctionnement

Pour l'usager, il suffit d'ouvrir la trappe de la borne (partie émergente du conteneur) et d'y glisser son sac d'ordures ménagères (incinérables). Une fois déposé dans la goulotte, la trappe se referme automatiquement.

Pour la Voirie, la vidange du conteneur se fait avec un camion poubelle spécialement équipé pour manipuler les conteneurs enterrés, à savoir muni d'une grue en forme de bras, avec, en extrémité, un système de levage et d'ouverture/fermeture de la trappe de fonds de cuve.

Dans la partie conteneur, le camion poubelle est équipé d'un système de récolte des déchets par le haut.

La grue se manipule par télécommande. Un chauffeur suffit pour manipuler et vider un conteneur métallique.



3. Sécurité

Camion poubelle pour conteneurs enterrés avec grue en action

Comme mentionné précédemment, le cuvelage en béton est équipé d'une plateforme qui se lève lorsque la cuve métallique est soulevée, ce qui ferme le cuvelage et évite ainsi toute chute accidentelle.

La trappe de la borne permettant l'introduction des sacs d'ordures ménagères dans le conteneur métallique est conçue de façon à ce que le fonds de la trappe soit fermé lorsque la goulotte est ouverte et vice-versa. La chute accidentelle d'un enfant dans le conteneur est dès lors évitée.

Le système de levage du conteneur métallique est équipé d'une pince sécurisée qui évite que le conteneur ne se décroche accidentellement.

Compatibilité avec la taxe au sac

Cette question s'est évidemment posée en raison de l'introduction de cette taxe dans notre canton au 1^{er} janvier 2012. Plusieurs modes opératoires de contrôle existent, comme par exemple à Bulle où l'on procède par vérifications ponctuelles en vidant un conteneur et en repérant les sacs non taxés, puis par une fouille systématique permettant souvent de remonter jusqu'aux contrevenants. Cette infraction est sanctionnée lourdement par une amende. Ces actions sont menées par du personnel de la Voirie assermenté.

En Allemagne et en Hollande, il a été adopté un système de contrôle d'accès des goulottes par lecture d'une carte à puce, où, à titre d'exemple, plus de 50'000 conteneurs enterrés sont gérés à entière satisfaction par ce système de contrôle d'accès en tenant compte des principes de la taxe au sac.

A Neuchâtel, ce système de contrôle d'accès a été installé afin principalement d'éviter le tourisme des déchets en provenance des communes voisines allant jusqu'au Canton de Berne. Par contre, les conteneurs neuchâtelois n'acceptent que les sacs de 35 litres.

Les conteneurs que nous proposons d'installer permettent de mettre en place un tel système. Dans l'immédiat, nous ne prévoyons pas d'installer le contrôle de carte, d'une part pour limiter les frais d'investissement (système + installation électrique), d'autre part parce que nous souhaitons bénéficier de l'expérience de Neuchâtel et de la Commune du Val-de-Travers (qui a mis en place un système avec pesée) et de vérifier la fiabilité de fonctionnement avec les conditions hivernales que nous subissons.

Il importe en effet d'éviter le refus d'accès au conteneur à cause de pannes. Dans ce cas, on aurait rapidement une démotivation des habitants pour ce système et l'abandon des sacs sur la voie publique.

Nous prévoyons donc de laisser l'accès libre aux conteneurs, et de procéder à des contrôles de façon identique à ce qui se pratique à Bulle. Enfin, il est prévu d'aller à la rencontre des commerçants et des industries pour connaître leurs besoins en vue d'y répondre au mieux.

Etude

C'est en 2006 que nous avons débuté le projet d'abandon du ramassage au porte-à-porte.

Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur l'étude menée par la Ville de Neuchâtel pour ses propres besoins.

Nous avons ainsi fait appel à deux étudiants de l'Ecole Supérieure des Métiers de l'Environnement (ISEME) à Fontenoy-le-Comte, en France, qui ont réalisé l'étude susmentionnée.

De leur travail il ressort les besoins suivants pour réaliser l'abandon du ramassage porte-à-porte dans le périmètre urbain :

- 300 conteneurs métalliques enterrés de 5 m³
- 2 camions-poubelles adaptés à la prise en charge des conteneurs

Les résultats ont été obtenus en prenant en considération une distance maximale à parcourir à pied, de 150 m.

L'étude a également permis de définir :

- des périmètres en fonction de la distance maximale à parcourir;

- le nombre de conteneurs à mettre en place dans les différents périmètres, en fonction de la densité de population;
- les zones d'implantation des conteneurs en limite du périmètre urbain, par la détermination des cheminements préférentiels.

Expérience au quartier des Allées

En juillet 2007, le Conseil général accordait, aux Travaux publics, un crédit de CHF 100'000.- pour la mise en place de 8 conteneurs enterrés dans le quartier des Allées.

Cette zone avait été choisie, en particulier parce qu'elle offrait un certain cloisonnement, de par ses accès évitant l'attrait des conteneurs pour des personnes n'habitant pas le quartier. Car, nous savons d'expérience que le côté pratique de ces installations attire des personnes extérieures au bassin versant défini pour un conteneur enterré.

Cette expérience avait pour objectif d'évaluer l'impact de l'abandon du ramassage au porte-à-porte et des mesures d'accompagnement éventuelles à mettre en place.

Après 6 mois, le Service de la Voirie a mené une enquête de satisfaction, dans laquelle il est apparu que 75% des habitants étaient satisfaits, voire très satisfaits, du nouveau système.

Les mesures d'accompagnement demandées par certains habitants se sont limitées à récolter les sacs poubelles d'une habitante pendant une durée limitée, cette personne ayant eu des difficultés momentanées à se déplacer, suite à un accident.

En février 2008, lors de la demande de crédit pour l'acquisition d'un camion poubelle pour conteneurs enterrés, il était rappelé qu'à terme, l'abandon généralisé de ramassage au porte-à-porte était visé et que celui-ci permettrait la suppression de la pénibilité liée au ramassage.

Enfin, lors de l'établissement du budget 2009, CHF 150'000.- ont été inscrits dans les crédits spéciaux pour l'achat de conteneurs.

Concept de mise en place du système

1. Processus

Les bassins versants délimitant un périmètre donné à l'intérieur duquel les déplacements les plus longs sont de 150 à 200 mètres au maximum ont été définis.

En fonction de la population de chaque périmètre, le nombre de conteneurs nécessaires est défini en collaboration avec le Service de géomatique.

Avec le Service de l'Urbanisme et de l'Environnement, des sites potentiels pour l'implantation des conteneurs sont définis.

En collaboration avec la société Viteos SA, mais aussi avec Swisscom et Cablecom, une analyse des sites potentiels est effectuée pour voir si les infrastructures souterraines empêchent ou non l'implantation de conteneurs enterrés.

Une fois les sites potentiels validés, les permis de construire sont élaborés.

Pour simplifier quelque peu la demande, il a été convenu que les mises à l'enquête se feraient par secteurs regroupant plusieurs sites.

Matériel

Concernant le matériel, il est nécessaire de prévoir :

- L'acquisition d'un 2^{ème} camion pour la prise en charge des conteneurs métalliques enterrés;
- L'acquisition de 250 conteneurs métalliques (50 environ sont déjà installés) pour parvenir au nombre de 300 conteneurs, définis comme nécessaires pour la collecte des déchets dans le périmètre urbain;
- L'acquisition de deux camionnettes pour l'entretien et la surveillance des conteneurs enterrés.

2. Ressources humaines

Il est clair que le passage aux conteneurs enterrés pour la collecte des déchets va profondément modifier les besoins en ressources humaines et leur affectation.

Ainsi, le métier des servants soit les personnes qui ramassent les ordures devant les portes des immeubles pour les mettre dans les bennes des camions poubelles va disparaître. Il convient cependant de souligner qu'à ce jour, il n'existe plus que deux titulaires; les autres (6) étant des personnes en réinsertion.

De nouvelles activités vont par contre apparaître, notamment :

- Des ouvriers de la Voirie affectés à l'entretien des conteneurs et de leurs abords;
- Des inspecteurs chargés de repérer des sacs d'ordures non conformes ou des déchets entreposés illégalement, d'en découvrir les responsables et de les dénoncer. Cette unité appelée brigade des incivilités est liée à l'introduction de la taxe au sac prévue au 1^{er} janvier 2012; le règlement de police sera revu en même temps que celui concernant la taxe déchets.
- Des chauffeurs-grutiers, qui, en plus de savoir conduire le camion poubelle, doivent savoir manipuler la grue (obtention d'un brevet nécessaire).
- Du personnel supplémentaire pour la maxi-déchetterie prévue au Crêt-du-Loche.

Pour mémoire, la création de la nouvelle déchetterie intercommunale va également requérir du personnel supplémentaire pour les travaux de manutention, de tri et d'information sur le site.

Ces changements s'effectueront donc sans aucuns licenciements.

Investissements

L'investissement nécessaire pour réaliser ce projet se décompose ainsi :

1. Génie civil et conteneurs

- Conteneurs enterrés métalliques. Acquisition en procédure ouverte selon la loi sur les marchés publics de 250 pièces à CHF 10'000.-/pce	CHF	2'500'000.00
- Mise en place de conteneurs et aménagements des alentours (CHF 5'500.- par conteneur)	CHF	1'375'000.00
- Divers et imprévus (5 %)	CHF	193'750.00
Sous-total :	CHF	4'068'750.00

2. Véhicules

- Camion poubelles pour prise en charge des conteneurs métalliques, avec grue et systèmes de pesage (y.c. logiciel pour pesage et ordinateur de bord pour facturation entreprises)	CHF	650'000.00
- Deux camionnettes pour l'entretien	CHF	100'000.00
Sous-total :	CHF	750'000.00
Total général :	CHF	4'818'750.00

Remarques : il est tenu compte de 50 conteneurs déjà mis en place dans différentes zones à ce jour. Ainsi, le nombre de conteneurs nouveaux à acquérir est de 250 pièces.

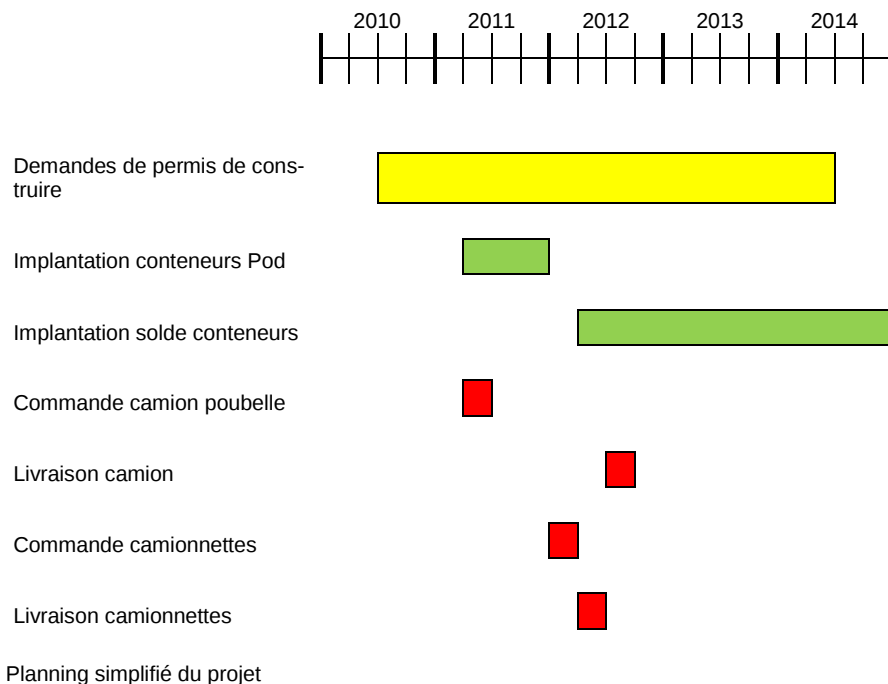
Programme des travaux

Il est prévu de réaliser l'implantation de l'ensemble des conteneurs prévus, soit 250, dans un laps de temps de 4 ans, avec une fin souhaitée au 31.12.2014.

Cette durée extrêmement réduite nécessite une collaboration intense, constructive et permanente entre le service des Travaux publics et le service de l'Urbanisme, pour l'obtention des permis de construire, mais aussi avec des entreprises comme Viteos, Swisscom et Cablecom pour, suivant les endroits, déplacer certaines infrastructures souterraines.

Le programme, à ce stade, est défini comme suit :

Planning pour l'abandon du ramassage porte à porte



1^{ère} étape

Abandon de la tournée du soir

Actuellement, la Voirie effectue 2 tournées du soir le long de l'avenue Léopold-Robert, soit les mardis et les jeudis.

Il convient de savoir, à ce stade, que lorsque la Ville a renoncé à collaborer avec Le Locle, dans le ramassage des ordures ménagères, la Voirie avait prévu de supprimer le ramassage du soir pour absorber le surplus de travail. La présente demande de crédit initialement prévue en 2010 ayant été repoussée en 2011, il en est résulté un surcroît de travail pour la Voirie.

Il est donc impératif de mettre en place, au plus vite, les conteneurs enterrés aux abords de l'Avenue Léopold-Robert, pour résoudre ce problème.

Un certain nombre de conteneurs enterrés pour ordures ménagères (OM) existent déjà, implantés opportunément lors de la réalisation de déchetteries enterrées où lors de réalisation ou transformation d'immeubles.

Le solde de conteneurs enterrés à mettre en place pour supprimer la tournée du soir se monte à 27.

L'investissement 2011 pour cette opération et 3 conteneurs supplémentaires est de CHF 465'000.- pour le matériel seulement (30 conteneurs à CHF 15'500.-/pièce, mise en place comprise) et les divers et imprévus de 5 % (environ CHF 23'250.-).

Planification des investissements

2011

Les dépenses 2011 pour la mise en place des conteneurs enterrés sont estimées à CHF 488'250.-.

Le deuxième camion devra être commandé immédiatement, car les délais de livraison sont longs (environ 14 mois). Il est nécessaire qu'il soit opérationnel au milieu de l'année 2012, lorsque le nombre de conteneurs installés sera de 150 unités environ. Les investissements pour 2011 prévoient le versement d'un acompte de CHF 200'000.-.

Le total des investissements pour 2011 se montent donc à CHF 688'250.-.

2012 à 2014

Le solde des investissements sera réparti sur les années 2012 à 2014 en fonction de l'avancement des permis de construire ce qui, sous réserve des arbitrages budgétaires, devrait correspondre à :

2012 : 73 conteneurs : CHF 1'188'075.-, véhicules : CHF 550'000.-, total CHF 1'738'075.-

2013 : 73 conteneurs : CHF 1'188'075.-

2014 : 74 conteneurs : CHF 1'204'350.-

Respect des lignes prioritaires fixées dans le programme de législation

Les travaux prévus dans le cadre de la présente demande de crédit sont en accord avec le contenu du programme de législation, sous chapitre 3 "Valorisation des fonctions des prestations et des espaces urbains, b" espaces urbains – grands projets d'aménagement, p. 11 et 12.

Conséquences sur les finances

En application des directives établies par le Service des communes, la charge financière est calculée sur une durée d'amortissement de 10 ans, au taux moyen des emprunts de la Ville, de 3 %.

Le tableau suivant donne le détail financier :

Amortissement (10%)	CHF	481'875.00
Intérêts 3 % sur la moitié de l'investissement	CHF	72'281.00
Total :	CHF	554'156.00

Conséquences sur les ressources humaines

Le projet aura une très grande conséquence sur les ressources humaines puisque c'est la motivation première de son élaboration. En effet, il est dû au constat d'extrême pénibilité du ramassage des ordures ménagères au porte-à-porte, tel que pratiqué à ce jour.

L'abandon du ramassage au porte-à-porte et la mise en place de la collecte des ordures par conteneurs enterrés aboutissent à la suppression à peu près complète de la pénibilité.

En effet, les conteneurs enterrés sont manipulés par une grue dont est équipé le camion poubelles. Le chauffeur du camion peut s'occuper seul des manœuvres.

Avec l'introduction de la taxe au sac, nous avons prévu que les entreprises puissent conserver les conteneurs de 800 litres. Toutefois, des frais supplémentaires significatifs – car il faut 1 à 2 servants pour les manipuler – leur seront facturés, ce qui devrait en limiter fortement le nombre. La politique est ainsi clairement affichée : selon la taille, les entreprises seront incitées à s'équiper d'un conteneur enterré privé ou à mettre leurs ordures ménagères dans les conteneurs enterrés publics à proximité de leur site.

Ainsi le ramassage à la main du sac d'ordures par des servants aura disparu dans un proche avenir.

Le personnel fixe de la Voirie, actuellement affecté à cette tâche, soit deux collaborateurs seront affectés à d'autres tâches en lien avec les déchets.

De nouvelles activités vont apparaître en particulier :

- Les chauffeurs grutiers au nombre de deux titulaires et deux remplaçants;
- Les chauffeurs ouvriers de Voirie affectés à l'entretien de conteneurs au nombre de deux titulaires et deux remplaçants;
- Les inspecteurs chargés de gérer les incivilités, au nombre de deux.

Situation actuelle et future pour conteneurs enterrés pour ordures ménagères en zone urbaine (main-d'œuvre et véhicules)

Le tableau ci-dessous, sans être précis à l'extrême, ni exhaustif (des données sont encore incomplètes) donne un aperçu de l'évolution entre la situation actuelle relative au ramassage des ordures ménagères et celle future, lorsque les déchets incinérables seront collectés dans des conteneurs uniquement :

	Situation au 31.12.2010 50 conteneurs enterrés		Situation au 31.12.2014 300 conteneurs enterrés	
	<u>Quantité</u>	<u>Prix par an</u>	<u>Quantité</u>	<u>Prix par an</u>
Camion poubelle avec grue (amortissement sur 10 ans)	0.33	21'667.00	2	130'000.00
Chauffeur camion poubelle avec grue (sans mini et maxi- déchetterie)	0.33	31'333.00	2	188'000.00
Camion poubelle standard	4	136'000.00	0	0
Chauffeur camion poubelle stan- dard *	4	376'000.00	0	0
Servants fixes *	2	188'000.00	0	0
Servants en mesures de réinser- tion (base salaire fixe normal) *	6	564'000.00	0	0
Camionnettes (amortissement sur 10 ans)	0.33	1'667.00	2	10'000.00
Chauffeur ouvrier de voirie (pour le nettoyage et l'entretien courant des conteneurs enterrés) *	0.33	31'333.00	2	188'000.00
Achats et pose conteneurs (amortissement sur 10 ans)	50	81'375.00	300	488'250.00
Serrurier (pour la réparation et l'entretien des conteneurs enter- rés) *	0.08	0	0.5	47'000.00
Main-d'œuvre totale (personnel fixe + mesures de réinsertion)	12.75		4.5	
Total des coûts annuels :		1'431'375.00		1'051'250.00

*Base de calcul pour la main-d'œuvre 1'880 heures x CHF 50.-

Le nombre de camions poubelle passe de 4 à 2, cependant, une partie devra être affectée au ramassage des déchets verts lors de l'introduction de la taxe au sac. Les camions restants seront vendus.

Le personnel affecté à la collecte des ordures ménagères passera de 12.75 à 4,5 postes. Cependant, d'autres activités liées à la collecte des déchets recyclables et à l'introduction de la taxe au sac verront le jour (déchetterie intercommunale, brigade des incivilités). A noter toutefois que sur les 12,75 postes actuels, 6 sont pourvus par des personnes en mesure de réinsertion. Cette situation ne pourra certainement pas être maintenue dans le futur. En effet, les activités nouvelles créées par l'abandon du ramassage au porte à porte et par l'introduction de la taxe au sac nécessiteront très certainement du personnel fixe. La Voirie continuera cependant à jouer son rôle de réinsertion mais dans d'autres tâches.

On prévoit de conserver deux servants (financé par les entreprises), en admettant qu'une partie des entreprises continuera à utiliser les conteneurs de 800 litres (sur roulettes), ce qui nécessite du personnel pour leur manutention.

Pour éviter que les abords des conteneurs enterrés ne deviennent des décharges publiques, par les déchets divers que les gens seraient tentés de laisser à côté des bornes, il importe de mettre sur pied une équipe de deux personnes chargées de maintenir la propreté. Ces personnes seront également chargées de vérifier le taux de remplissage des cuves et au besoin, d'appeler le camion poubelle pour faire une vidange. Elles seront également appelées à contrôler le bon fonctionnement des goulottes, au besoin de les graisser, ou de faire appel à l'atelier de serrurerie pour une réparation. Ces personnes se déplaceront en camionnettes spécialement aménagées pour le travail à accomplir.

A terme, il faudra compter, lorsqu'un certain vieillissement se fera sentir, sur un renforcement de l'atelier de serrurerie, pour maintenir les conteneurs en état. Pour cela, il est prévu de créer un demi-poste.

Les conteneurs enterrés agissent un peu comme des frigos. Le fait qu'ils soient enterrés maintient la température à l'intérieur des cuves. Ce qui fait que la prolifération des bactéries et les odeurs sont très limitées, surtout à notre altitude, comme nous avons pu le vérifier avec les conteneurs déjà mis en place. Néanmoins il convient de les nettoyer et de les désinfecter une fois par année. Le matériel pour effectuer cette opération est extrêmement onéreux, raison pour laquelle nous prévoyons, du moins au début, de sous-traiter cette prestation.

Collaboration intercommunale

Avec Le Locle

La Ville du Locle a choisi un autre type de conteneur enterré. Avec les camions poubelles que nous aurons acquis pour la prise en charge des conteneurs métalliques, nous serons également à même de prendre en charge les Moloks et lui venir en aide si nécessaire.

Avec Neuchâtel

La Ville de Neuchâtel est équipée également de conteneurs métalliques. Les camions qu'elle a acquis pour leur prise en charge sont identiques aux nôtres. Il est prévu qu'en cas d'arrêt prolongé d'un camion, l'une des villes prête main-forte à l'autre.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspects environnementaux

Avec la suppression de la pénibilité, l'impact sur l'environnement est l'un des aspects essentiels du projet. En effet, l'abandon du ramassage porte-à-porte supprimera la présence des sacs poubelles qui fleurissent actuellement sur les rues de la Ville lors des jours de ramassage, mais aussi en dehors de ceux-ci.

Exit également, du moins dans une très large proportion, les conteneurs métalliques qui parfois débordent, de toutes parts, de détritux.

Les animaux qui ont pour habitude de considérer les sacs d'ordures comme garde-manger, que ce soient les rats, les fouines, les corbeaux ou même les renards, devraient voir leur population diminuer dans la zone urbaine.

L'hygiène dans les habitations s'en trouvera également améliorée puisqu'il ne sera plus nécessaire de stocker les ordures en attendant la tournée de ramassage.

Les conteneurs enterrés qui ont leur température intérieure régulée par le sol environnant, agissant comme des frigos, empêchant ou limitant très fortement l'émanation d'odeurs.

L'implantation, en un maillage serré de conteneurs enterrés, permet à la population d'aller à pied déposer leurs ordures ou, à tout le moins, évite que l'on ne se déplace en voiture seulement pour y déposer un sac.

La consommation de carburant pour le ramassage des ordures diminuera également. En effet, actuellement, un camion affecté au ramassage des poubelles démarre et s'arrête à chaque entrée d'immeuble. Dans le cas des conteneurs enterrés, la distance parcourue sans arrêt est plus grande.

A titre comparatif, un camion qui fait du ramassage au porte-à-porte consomme plus de 100 l/100 km alors que le nouveau véhicule affecté au ramassage des conteneurs enterrés consomme moins de 70 l/100 km.

La pollution sera également moindre puisque les nouveaux camions sont aux normes EURO 5.

b) Aspects sociaux

L'abandon du ramassage au porte-à-porte, qui s'accompagnera de la taxe au sac au 1^{er} janvier 2012, va profondément modifier les habitudes de la majorité des citoyens, face à leurs déchets.

Le tri plus intense généré par la taxe au sac diminuera le nombre de sacs d'ordures. Il y aura donc transfert des déchets destinés actuellement à l'incinération aux déchets recyclés. En vue de cette migration, nous sommes en train de mettre en place tout un réseau de mini et midi déchetteries (Ecopoints).

Il est souhaitable également qu'une solidarité s'installe – ou se complète – avec les personnes à mobilité réduite. Lorsque cela ne sera pas le cas, les personnes ne pouvant pas se mouvoir pourront faire appel au service de la Voirie qui a prévu de

mettre en place un système de ramassage à domicile pour ces cas-là. Nous avons cependant vu, avec l'essai au quartier des Allées, que ces demandes devraient rester marginales.

Enfin, les habitants pourront déposer presque en tout temps leurs ordures dans les conteneurs enterrés; ainsi, les problèmes liés aux jours de ramassage disparaîtront.

Un horaire sera toutefois arrêté afin de limiter au maximum les nuisances pour les riverains (07h00 – 20h00).

c) Aspects économiques

L'abandon du ramassage au porte-à-porte représente un investissement important.

Cependant, une fois l'ensemble des conteneurs mis en place, des économies dans la logistique pourront être opérées.

Ainsi, le nombre de camions nécessaires pour le ramassage des ordures ménagères incinérables passera de 4 actuellement à 2.

L'ensemble du personnel affecté au ramassage des ordures ménagères passera de 12.75 personnes actuellement à 4,5 personnes.

Par contre, des autres activités verront le jour, en particulier :

- Le nettoyage et l'entretien des conteneurs;
- Le lavage et la désinfection des cuves métalliques des conteneurs (sous-traité);
- Le contrôle des incivilités à l'introduction de la taxe au sac notamment;
- La logistique des tournées de vidanges des conteneurs, de leur nettoyage, leur entretien, etc.

nécessiteront des ressources financières et en personnel.

Globalement, les charges nouvelles, générées par les investissements nécessaires au projet des conteneurs enterrés, devraient être équilibrées par les économies réalisées tant en matériel (moins de camions poubelle) qu'en personnel.

L'ensemble des activités sera assuré par le personnel de la Voirie, à l'exception du nettoyage et de la désinfection des cuves métalliques qui seront effectués par un privé.

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Energies lors de sa séance du 4 avril 2011 qui l'a accepté à l'unanimité.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à voter l'arrêté suivant :

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

Le chancelier
Thibault Castioni

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

Vu un rapport du Conseil communal
Vu le préavis de la Commission des Infrastructures et Energies

Arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 4'818'750.- TTC est accordé au Conseil communal pour l'abandon du ramassage au porte-à-porte.

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

Article 3.- L'investissement sera amorti au taux de 10%.

Article 4.- Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction du crédit.

Article 5.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires au financement de ce crédit et à procéder aux transactions immobilières relatives aux travaux.

Article 6.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté à l'expiration du délai référendaire.

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

M. Charles-André Favre, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La question des déchets est un gros morceau qui a visiblement de la peine à passer, bien qu'il ne soit évidemment pas destiné à être avalé. Il est déplaisant, à des degrés divers, d'être quotidiennement confrontés au reliquat de nos habitudes de consommation et de nos insuffisances citoyennes en matière de recyclage, toutes catégories confondues. Nous pouvons tous mieux faire et l'adoption de ces rapports, avec les demandes de crédit qui y sont jointes, vont nous y aider concrètement et durablement, nous en sommes certains.

Comme il s'agit ici de l'application du principe du pollueur payeur, nous ne pouvons, en réalité, que choisir les instruments et la tonalité, éventuellement négocier le tempo, mais la partition est écrite.

Nous voulons l'espérer, tout ceci nous amènera progressivement à une réduction des coûts publics, en relation avec une meilleure responsabilisation de nous tous.

Nous sommes ici à un tournant, face à une opportunité de prendre le problème des déchets et leur élimination de manière déterminée et c'est pourquoi notre groupe, en accord assez général mais pas parfait avec les solutions proposées, votera les arrêtés en remerciant le Conseil communal et les services associés pour ces trois rapports.

Nous tenons ici à souligner le fait très positif de construire une maxi déchetterie intercommunale, non seulement avec la Ville du Locle, mais aussi avec la Commune de la Sagne, qui aura la qualité de partenaire et pas seulement de "simple déposeur". Nous avons encore quelques remarques et questions quant aux aspects sociaux qui auraient pu être davantage développés :

Qu'est-il prévu pour permettre aux actuels servants (actuelles mesures de crise) de retrouver un job au sein des services de la Commune ?

Quelles sont les garanties que la collecte à domicile, pour les personnes qui le demandent, soit pérennisée ?

Nous avons trouvé un peu *minçolet* le rendu de l'expérience des Al-ées, dans le rapport. Qu'est-il prévu comme moyen d'information de la population sur ce sujet épineux ? Je vous remercie.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je prends la parole au nom de Mme Babey qui m'a transmis son intervention.

Notre intervention va se dérouler en deux parties. La première partie traitera des rapports sur la création de la déchetterie intercommunale et l'équipement des deux biens-fonds, la deuxième de l'abandon du ramassage porte-à-porte. En effet, ces trois rapports n'ont pas suscité le même enthousiasme de la part du groupe socialiste.

Pour ce qui est de la déchetterie intercommunale et de l'équipement de détail des deux biens-fonds, nous tenons en préambule à saluer l'exemple de collaboration entre les Villes du Locle, de La Chaux-de-Fonds et la Commune de la Sagne et nous espérons que d'autres communes solliciteront l'usage de cette déchetterie. Par contre, quelles incitations auront les nouvelles communes à intégrer la déchetterie, si leurs contribuables peuvent venir déposer leurs déchets gratuitement ?

L'infrastructure proposée est une base indispensable dans la chaîne de recyclage et sera un élément important de l'amélioration du tri des déchets et donc, en plus de sa contribution environnementale évidente, l'amélioration du tri aura également pour effet économique de limiter les dépenses et d'agir favorablement sur le niveau de la taxe des déchets. Nous sommes convaincus que la réduction au maximum de la taxe des déchets, ne pourra que contribuer à une meilleure acceptation de la taxe au sac et donc à une baisse des incivilités lors de son introduction.

A l'instar de ce qui se fait à Neuchâtel, le Conseil communal devrait envisager des opérations "*portes ouvertes*" qui intégreraient des activités de tri et des animations qui mettraient en valeur les déchets dans un but de sensibilisation, notamment avec les écoles. Peut-il nous dire ce qu'il va prévoir en plus des informations classiques par conférence de presse ou prospectus ?

Neuchâtel a aussi prévu un partenariat avec certaines associations, qui s'occupent de réinsertion et qui viennent ramasser les déchets encombrants chez les utilisateurs à mobilité réduite ou qui ne disposent pas de moyens de locomotion. De tels partenariats sont-ils aussi prévus ?

Voilà pour les questions d'ordre général, nous allons maintenant faire quelques remarques et poser quelques questions plus directement liées aux deux rapports :

Tout d'abord, notre groupe n'est toujours pas convaincu de la politique du ramassage du carton en ville. Nous lisons dans le rapport qu'un projet est à l'étude. Les emballages en carton constituent un volume important, difficilement stockable dans un appartement et donc un ramassage type papiers une fois par mois ne serait pas satisfaisant. Nous demandons donc au Conseil communal de doter certaines midi-déchetteries de containers à cartons. Cette remarque est valable également pour le *Pet*. En effet, pour l'instant, seules les grandes surfaces sont équipées de containers à *Pet*. Nous rappelons qu'en ville de Neuchâtel certaines midi-déchetteries prévoient cette possibilité.

Le coût de la réalisation de la déchetterie nous paraît élevé, en particulier les postes génie civil, honoraires et couverts. Le Conseil communal a-t-il comparé ce coût avec ce qui se fait ailleurs ? L'installation de panneaux photovoltaïques est à saluer ainsi que la végétalisation qui, nous l'espérons, sera particulièrement soignée...

Pour ce qui est du service de ramassage des déchets encombrants, on peut lire à la question 25 de la foire aux questions qu'il sera maintenu, mais des bruits circulent qui font état d'une volonté de le rendre payant, voire même d'externaliser cette prestation. Qu'en est-il ?

Dans le rapport b, pourquoi cet investissement n'a-t-il pas été budgété, alors que celui de la déchetterie l'a été ? Dans le même rapport, en page 4, la part de CHF 43'650. — liée au site n'aurait-elle pas dû être comprise dans le rapport sur la déchetterie et partagée avec Le Locle et La Sagne ?

Après avoir entendu les réponses du Conseil communal, le PS acceptera ces deux rapports, en réitérant sa satisfaction de voir ce projet de déchetterie intercommunale se réaliser enfin. Nous remercions le Conseil communal pour le bon travail fourni.

Nous allons maintenant aborder le rapport sur l'abandon du ramassage porte-à-porte. Le Parti socialiste pense, comme le préconise le rapport, que des changements dans notre politique de ramassage des déchets doivent être effectués, ne serait-ce que eu égard à la pénibilité du travail et son influence sur la santé du personnel.

Mais le montant du crédit est important et ce rapport va déterminer notre politique en matière de ramassage des déchets pour des décennies. C'est pourquoi, nous ne pouvons pas l'accepter en l'état, trop d'incertitudes demeurent. Nous demandons donc son renvoi à la Commission des infrastructures pour qu'elle réponde aux questions suivantes :

Nous voulons savoir quel effet cet investissement aura sur le montant de la taxe déchets.

Nous sommes dubitatifs sur la possibilité de réussir à implanter des conteneurs tous les 150 à 200 mètres, compte tenu des impératifs d'emplacement, de circulation, qu'elle soit piétonne ou automobile, d'urbanisme. Une liste des emplacements a-elle été dressée ?

La liste, en page 15, sur l'évolution entre la situation actuelle et future est sujette à caution. Les deux postes d'inspecteurs n'apparaissent pas, le montant pour les servants en mesure de réinsertion est actuellement calculé sur la base d'un salaire fixe normal. En 2014, plus rien n'est budgété, même s'il est prévu, en page 18, que *"la Voirie continuera cependant à jouer son rôle de réinsertion, mais dans d'autres tâches"*. Nous voulons être sûrs que ce rôle sera maintenu, mais avec un encadrement plus important, parce qu'employer six personnes en réinsertion dans un service qui en compte huit, nous semble peu conforme au but de cette mesure. Nous voulons plus de précisions sur le coût réel de la main-d'œuvre, le rapport n'étant pas assez clair sur ce point, à notre sens.

Le test au quartier des Allées ne nous semble pas refléter la situation réelle en ville. Nous n'avons pas d'évaluation de cette expérience. Nous pensons que les mesures d'accompagnement à mettre en place seront plus importantes que prévues. D'autres villes en Suisse ont déjà abandon-

né le ramassage porte-à-porte. Le Conseil communal a-t-il étudié le coût des mesures d'accompagnements, en particulier celles pour aider toutes les personnes à mobilité réduite à amener leur sac dans les containers ? Pour nous, cette tâche est l'affaire de la Ville, c'est une tâche que doit assumer la collectivité, nous y reviendrons dans le second tour de parole en prenant un exemple concret d'une petite commune de notre canton.

Enfin, le dernier point qui nous préoccupe sérieusement et qui à lui seul mérite un renvoi en Commission : le rapport ne prévoit rien en matière d'information à la population, ce qui sera un élément essentiel au bon fonctionnement du système. Nous préférons des mesures éducatives plutôt qu'uniquement répressives par le biais d'inspecteurs chargés de gérer les incivilités. Nous sommes convaincus que l'éducation de la population est plus efficace que la seule répression. D'ailleurs, une enquête de l'Ecocentre à Berne auprès de 54 communes en Suisse en 1999-2000 a fait ressortir que le manque d'éducation est responsable à 28% des comportements de dépose sauvage des déchets sur l'espace public.

Nous demandons à ce que ce point soit traité de manière prioritaire lors du réexamen de ce dossier. Il nous paraît nettement préférable, dans les premières années, de faire des citoyens des partenaires plutôt que des incivils potentiels. Nous sommes donc opposés, ou dubitatifs, sur le rôle des inspecteurs de civilité. Il faut plutôt être à l'écoute de toutes les questions et problèmes que se poseront les citoyens. A l'instar de ce qui existe dans certaines villes, créons, pendant les premières années, un numéro de téléphone gratuit et employons une personne à répondre aux appels des citoyens.

Vous le comprenez, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, ce rapport ne mesure pas encore à sa juste dimension la révolution qui s'annonce dès le 1^{er} janvier. Dans la décision technique que nous devrions prendre ce soir, il y a encore trop d'inconnues humaines. C'est pourquoi, nous demandons à être associés à toutes les réflexions fondamentales que nous avons soulevées et ce, par le biais de la Commission des infrastructures qui pourrait réexaminer le problème. Merci de votre attention.

M. Michel Hess, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Trois rapports du Conseil communal englobés dans une demande de crédit se rapportant à la gestion des déchets. Je parle des chiffres, car il est important que ceux qui n'ont pas lu le rapport sachent de quoi il s'agit.

Il y a donc un montant total final de CHF 6'713'250.– et un montant calculé pour 2011 de CHF 2'594'050.–, soit, pour la construction de la déchetterie intercommunale CHF 1'728'000.– au total. Au pro rata du nombre d'habitants des trois communes concernées, cela représente, pour notre Ville CHF 1'336'000.–.

Le rapport B, lié à l'équipement de détails des bien-fonds N°3025 et 6372, où sera élevée la maxi-déchetterie pour une somme totale de

CHF 425'200.–, dont CHF 126'680.– à la charge de la Ville et CHF 296'520.– à la charge du Canton.

Tous ces chiffres englobent la récupération des déchets recyclables, dont une partie sera vendue, apportant ainsi un financement à cet organisme.

Quant au rapport C, il a pour objectif l'abandon du ramassage porte-à-porte des déchets incinérables (sacs poubelles en papier à CHF 2.–) qui représentent le joli poids de 15 millions de kilos exploités par 8 servants arpentant les rues de la ville par vents et marées (voir image de la page 3 du rapport C)... ce n'est qu'un exemple, sans les odeurs : voir un échantillon de ce qui se trouve sur le chemin des servants. Ces déchets incinérables seront financés par la taxe annuelle, une partie de l'impôt et des sacs en papier à CHF 2.–.

Ces mini-déchetteries sont techniquement intéressantes grâce aux conteneurs métalliques de manipulation et d'usage pratique, faciles à encastrer et à vider. J'ai suivi un camion, entre la Migros et Denner, afin de voir comment cela fonctionne. Dans l'ensemble, ce sont des temps de manipulation très courts. Aux endroits de transbordement des Molocs, il n'y a aucune comparaison avec les conteneurs métalliques. Les Molocs ne sont pas étanches et, au premier déversement des sacs dégoulinants, de l'huile et autres saletés tombent sur l'utilisateur. A un autre endroit, en tirant la corde, le chauffeur a été recouvert d'herbe sèche et de terre.

Donc, le choix fait par le Conseil communal est un bon choix.

Au vu du travail positif, les nombreuses questions posées par la Commission des infrastructures ont permis de comprendre comment fonctionnera la gestion des déchets dans notre cité. Au vu du temps passé sur le sujet à la Commission, j'ose espérer que les Conseillers généraux ont eu droit à une bonne information sur ces trois rapports.

Nous pouvons aussi remercier les responsables de ces rapports très explicites.

Nous avons parlé de l'information à la Commission des infrastructures. Je pense que la période était un peu mal située car les gens en face de moi, des partis des Verts, du PS et du POP, ont posé des centaines de questions, même à double, et ont reçu des réponses, même concernant l'information à la population. Je suis un peu gêné.

Nous n'avons donc pas d'autres questions et le groupe acceptera ces trois rapports, ainsi que l'article qui les concerne. Merci de votre attention.

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le projet de déchetterie intercommunale occupe ce conseil pour la 3^{ème} fois. Les Verts espèrent que cette fois sera la bonne. Ils se réjouissent de la mise en œuvre d'un nouveau système de taxation des déchets qui devrait conduire à un meilleur recyclage. Ils accepteront le rapport et la demande de crédit de CHF 1'336'000.–.

Quelques questions ont toutefois surgi à la lecture de ce rapport.

Nous relevons tout d'abord que, par rapport aux citoyens âgés ou à mobilité réduite et par rapport aux panneaux photovoltaïques, la formule utilisée est "*il est envisagé*". *Il est envisagé* que la voirie mette sur pied un service de ramassage à domicile et *il est envisagé* d'installer des panneaux photovoltaïques sur le couvert des grandes terrasses. Nous nous demandons comment nous devons comprendre cette formulation : s'agit-il de projets avérés du Conseil communal ou, au contraire, d'intentions qui seront abandonnées dès que le rapport sera accepté ou que les coûts seront évalués de manière plus précise ? Par rapport à la pose de panneaux photovoltaïques, les Verts demandent un engagement ferme du Conseil communal et de VITEOS, afin que ne se reproduise pas ce qui s'est passée au Châtelot.

Concernant le bruit, le rapport mentionne qu'une notice d'impact a été établie. Nous nous demandons comment il se fait que cette notice ne figure pas dans les annexes. Ou la notice se limite-t-elle aux cartes des immixtions de bruit ? Nous souhaitons savoir quelles sont les projections concernant le trafic motorisé individuel et celui des camions. Si le bruit induit par ce trafic supplémentaire ne sera pas perceptible, il n'en demeure pas moins que ce dernier ne sera pas anodin pour les habitants et surtout pour les enfants. Nous souhaitons savoir si des mesures seront prises pour qu'un maximum d'automobilistes utilise l'évitement autoroutier pour accéder à la déchetterie et la quitter, afin de limiter le trafic sur l'ancienne H20. Celle-ci voit, en effet, le trafic à nouveau augmenter, alors que le Conseiller d'Etat Pierre Hirschy annonçait, à l'époque, qu'avec la nouvelle infrastructure autoroutière, l'ancienne route serait rendue aux habitants et aux agriculteurs ! On en est bien loin !

Concernant le rapport relatif à l'équipement des biens-fonds, les Verts l'accepteront, de même que le crédit de CHF 425'200.—.

Le rapport en vue de la suppression du ramassage à domicile, par contre, ne fait pas l'unanimité au sein de notre parti.

Trois idées portent ce projet qui n'est ni novateur, ni révolutionnaire, comme l'écrit le Conseil communal :

- ~ Prévention et rationalisation : la pénibilité du ramassage des ordures porte-à-porte et l'effet néfaste sur la santé du personnel sont mis en avant.
- ~ Souplesse : les nouveaux besoins urbains imposent de pouvoir déposer, en tout temps, ses ordures ménagères.
- ~ Image : l'esthétique et l'hygiène des quartiers seraient améliorées puisqu'ils seraient débarrassés, en surface, des sacs poubelles.

Ces idées et le résultat escompté ne peuvent qu'être partagés et encouragés.

Néanmoins, une partie des Verts estime que les moyens financiers que s'octroie le Conseil communal pour atteindre ce résultat sont démesurés et choquants, en la situation.

En effet, la Ville de La Chaux-de-Fonds traverse, depuis plusieurs années, une crise économique et se prive depuis trop longtemps d'investissements et de réalisations prioritaires pour son avenir : des réalisations en matière d'urbanisme, de mobilité, sportives, culturelles sont sans cesse repoussées.

La rénovation du Musée d'histoire est passée par mille péripéties et un référendum, pour un crédit de CHF 3,5 millions, soit CHF 1,5 millions de moins que le crédit sollicité ce soir. Le projet de Naturama est enlisé, le projet d'implantation d'un centre de robotique stagne, les plans de mobilité se font attendre, l'entretien et l'assainissement des bâtiments publics se font au compte goutte.

Les visiteurs qui viennent à La Chaux-de-Fonds ne sont pas choqués par les sacs poubelles, mais bien par le délabrement des entrées de ville.

Une crise de l'emploi touche également notre cité avec 9,9% de chômeurs en 2010 et, depuis le 1^{er} avril 2011, plusieurs centaines de chômeurs à l'aide sociale. Que penseront ces personnes réduites au minimum devant des dépenses somptuaires pour des conteneurs à poubelles ?

Le ramassage des déchets est un problème, mais bien moindre que ceux-là. C'est pourquoi, à notre avis, la Ville de la Chaux-de-Fonds se doit actuellement d'avoir d'autres priorités et de concentrer là son effort financier.

D'ailleurs, selon des expériences faites dans d'autres villes, il ne serait pas judicieux de mettre en œuvre la taxe au sac et, au même moment, d'éliminer le ramassage porte-à-porte des ordures. Ce dernier est, semble-t-il, vécu par la population comme un service qu'elle apprécie et il y a de fortes chances qu'elle ne comprenne pas qu'on lui demande une contribution financière plus importante pour l'élimination des déchets et, en même temps, que l'on supprime le service du ramassage porte-à-porte.

Les expériences faites ailleurs révèlent aussi qu'avec l'élimination du ramassage porte-à-porte, les déplacements en voiture augmentent car les gens ne portent pas leurs sacs à pied au conteneur. On le constate d'ailleurs dans notre ville, là où les conteneurs enterrés existent déjà.

Nous demandons que des solutions soient cherchées pour répondre aux divers problèmes posés par le ramassage porte-à-porte, tout en maintenant celui-ci. Dans certaines maisons, les sacs sont, par exemple, suspendus à des barrières pour éviter qu'ils se fassent éventrer par des animaux. On pourrait aussi encourager les propriétaires à poser des conteneurs à roulettes là où c'est possible.

Finalement, il est étonnant de voir que le rapport indique la pénibilité du travail des servants comme élément déclencheur de la démarche et de constater qu'en 2014 sur 12,75 postes actuellement affectés aux tournées

de ramassage, seuls 4,5 subsisteront. Comment prétendre vouloir diminuer la pénibilité des conditions de travail de ces personnes, si c'est ensuite pour se séparer d'elles ?

Le groupe des Verts est donc partagé à l'égard de ce projet qui paraît prématuré devant les priorités de la Ville, incomplet et ne privilégiant pas des solutions intermédiaires d'abandon du ramassage porte-à-porte, moins onéreuses.

Une partie du groupe n'approuvera donc pas ce rapport.

En lien avec la problématique des déchets, nous souhaitons encore savoir où en est la réflexion concernant la nécessité de diminuer la masse de déchets lors des manifestations. Des solutions seront-elles mises en œuvre pour la Braderie 2011 ? Je vous remercie.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR s'est penché attentivement sur les trois rapports relatifs au traitement des déchets.

En ce qui concerne le rapport relatif à la déchetterie, voici nos réflexions :

La déchetterie des Marais étant trop petite et ne pouvant être agrandie faute de place, une nouvelle déchetterie doit être créée. Dans notre intervention précédente, nous voulions connaître le devenir de cette déchetterie et aujourd'hui nous sommes rassurés car celle-ci sera transformée en midi-déchetterie, ce qui nous paraît indispensable pour répondre aux besoins des habitants des quartiers Est de la ville.

La justification de la construction d'une grande déchetterie est toujours basée sur le fait que les déchets recyclés vont augmenter avec la taxe au sac. Nous ne comprenons pas cet argument. Nous ne contestons pas le fait que les gens vont davantage trier mais ils amèneront les déchets dans des mini ou midi déchetteries car il s'agira essentiellement de papier, boîtes de conserves, huiles et piles. Le vrai motif de la création d'une maxi-déchetterie est un manque de place à la rue des Marais, qui est mal équipée pour recevoir les déchets encombrants, le fer et les appareils de toutes sortes.

Faire une maxi-déchetterie avec la Ville du Locle et le village de la Sagne devrait réduire les coûts d'investissements et de fonctionnement pour les trois localités. Qu'en est-il des futurs villages qui souhaiteraient profiter de la nouvelle déchetterie, d'ici quelques années ? Devront-ils participer rétroactivement aux investissements consentis et, bien entendu, payer une part des coûts de fonctionnement ?

Quel contrôle allez-vous mettre en place pour connaître l'identité des utilisateurs de la maxi-déchetterie ?

Un habitant des Planchettes ou des Brenets, par exemple, sera-t-il identifié, devra-t-il payé pour déposer ses déchets ?

Le lieu prévu pour la maxi-déchetterie se situe en dehors de ville. Selon le rapport, il s'agit du meilleur site, bien que difficilement accessible sans voiture. Nous savons qu'une pétition est lancée. Qu'en est-il réellement ? Y a-t-il des risques que la déchetterie doive, une fois encore, trouver une autre implantation ? Vu le lieu choisi, ne pensez-vous pas que les habitants vont davantage solliciter les Travaux publics, les priant de venir chercher, à domicile, leurs déchets encombrants ? Si ces demandes prolifèrent, comment réagirez-vous ?

Nous attendons quelques précisions de la part du Conseil communal, mais le groupe PLR soutiendra ce rapport et acceptera la demande de crédit pour la nouvelle déchetterie.

Le deuxième rapport ne pose pas de problèmes dans notre groupe. Il est bien évident que nous devons accepter les aménagements de tuyaux et de routes, si nous décidons de construire une déchetterie à cet endroit-là.

Quant au troisième rapport, la demande de crédit est importante et mérite les commentaires suivants :

Il est prévu de mettre des mini-déchetteries dans toute la ville. Nous y sommes favorables, puisque le ramassage des ordures deviendra moins pénible et la sécurité du levage des cuves est assurée.

Ce qui nous surprend, c'est le fait que ces implantations deviennent possibles alors que, il n'y a pas très longtemps, le Conseil communal affirmait que cela n'était pas envisageable car de nombreux tuyaux se trouvent sous les trottoirs et qu'il n'était pas pensable de creuser à 5 mètres de profondeur. Comment cela devient-il réalisable aujourd'hui ?

Etes-vous sûr de pouvoir bien collaborer avec le Service de l'urbanisme et de l'environnement, afin qu'il ne ralentisse pas l'implantation de ces nombreuses mini-déchetteries ?

Un contrôle de système d'accès existe, mais n'est pas envisagé dans l'immédiat. Quel est le prix de ce système ? Nous ne comprenons pas ce choix plus économique dans l'immédiat mais qui s'avèrera plus coûteux par la suite s'il faut du personnel pour faire des contrôles. Nous ne pensons pas que les habitants de La Chaux-de-Fonds et des environs soient plus scrupuleux que les habitants des autres régions du canton, pour se passer d'un tel système. Nous attendons quelques explications du Conseil communal.

Nous pouvons espérer une réduction du personnel à la Voirie de l'ordre de 8 postes. Toutefois, le Conseil communal nous informe que d'autres tâches seront nécessaires, comme le nettoyage des cuves.

Investir CHF 5 millions pour ne rien gagner financièrement est une mauvaise opération. Nous ne nous contentons pas d'une ville plus propre et d'un allègement du travail du personnel de la Voirie. Le Conseil communal doit obtenir un rendement de ses investissements d'au moins 4%, soit

une réduction des coûts de fonctionnement de l'ordre de CHF 200'000.– par année.

Le système de contrôle automatisé, auquel vous renoncez, ne pourrait-il pas permettre des économies en personnel ?

D'autre part, pouvez-vous nous expliquer le fonctionnement de ce système de contrôle ?

Une question encore: l'élimination des cartons devra-t-elle se faire dans une maxi ou mini déchetterie ?

Enfin, nous aimerions rendre attentif le Conseil communal que l'entrée en vigueur de la taxe au sac, votée par le Grand conseil, nous pose problème. Le peuple peut comprendre que l'on introduise une taxe au sac, mais il veut une suppression de sa facture de la taxe sur les déchets. Or, nous allons continuer de facturer une part fixe de la taxe aux habitants et faire payer les sacs plus chers. Les habitants vont forcément se sentir trompés par le monde politique. Nous allons donc maintenir tous les coûts de gestion de cette facturation pour des montants plus petits, ce qui est une aberration. Le Conseil communal a-t-il la possibilité de renoncer à une taxe fixe et quel en serait l'impact financier pour les comptes de la Ville ?

Pour ce rapport, nous attendons les réponses du Conseil communal avant de nous prononcer définitivement. Je vous remercie de votre attention.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie les groupes qui ont accueillis favorablement ces trois rapports et j'espère encore convaincre ceux qui pourraient être réticents.

Les interventions de certains d'entre vous pourraient laisser croire, à mon point de vue et à celui du Conseil communal, que vous ne prenez pas assez en compte la pénibilité que nos employés vivent tous les jours.

L'introduction de la taxe au sac diminuera la quantité de déchets non triés. Cela nous permet de changer le système de ramassage et de supprimer un travail pénible, ingrat et que peu de gens, parmi nous, voudrait faire. Le faire un jour, c'est une chose, mais le faire durant de longs mois, c'est autre chose.

Nous avons déjà commencé, au quartier des Allées, aux Foulets, au Chemin Perdu. Contrairement à ce qu'une ou deux personnes ont dit ce soir, dans tous ces lieux, les personnes sont satisfaites. Bien évidemment, comme dans toute chose, il y a quelques insatisfaits, mais la grande majorité des personnes est satisfaite et nous n'avons aucune réclamation, sauf lorsque les gens mettent des sacs à côté des containers quand, parfois, ceux-ci ne sont pas pleins. Il y a trois containers et certaines personnes ouvrent le premier, qui est plein, et posent le sac à côté. Je suis allé, avec mon administrateur, contrôler cela, car c'est un peu trop.

D'autres communes neuchâteloises l'ont fait : la Ville de Neuchâtel, d'une manière beaucoup plus rapide ce que nous prévoyons dans nos

investissements, jusqu'en 2014. Nous y allons petit à petit, pour ne pas grever les finances de la Commune et éviter que d'autres projets ne puissent être réalisés. Je tiens à vous dire clairement qu'effectivement, à certains endroits, il n'est pas toujours facile de trouver un emplacement idéal, car tout le monde préfère que cela se trouve chez le voisin plutôt que chez soi. Cela demande un travail de conviction, de parler aux gens pour trouver le bon endroit.

Il n'y aura pas de surcouts, mais je reviendrai sur la dernière question de Mme Morel : nous soulageons notre personnel, nous résolvons le problème des sacs mangés par les corbeaux et les animaux et cela a un effet neutre sur comptes.

Je réponds aux questions posées par le PLR.

La question est venue tardivement, mais je peux quand même vous répondre ce soir. Le coût du système, tout compris (les cartes, le système sur le container, l'alimentation en électricité, l'entretien lié au système informatique) est de CHF 65.– / mois pour chaque container. Le surcoût est donc, pour 300 containers, de CHF 234'000.– par année. C'est un coût de location, c'est à dire que des entreprises s'occupent de financer tout ce que coûte une installation de cartes magnétiques sur les containers et gèrent le tout. C'est ensuite facturé CHF 65.– / mois par container. Cela n'est pas négligeable.

D'autre part, il faut savoir, avec ces systèmes, que nous n'évitons pas que des gens mettent des sacs non taxés dans ces containers. Vous arrivez devant le container, Mme Morel et on sait que vous payerez car vous êtes un bon débiteur. Mais, nous ne savons pas si, dans le container, vous mettez un sac à CHF 2.–. Vous pouvez mettre n'importe quel déchet. Cela ne répond donc pas à tous les besoins. Le Val-de-Travers, qui a un système au poids, a aussi certains problèmes.

Depuis que le monde politique a appris que nous étions sur un nouveau projet, la première personne qui a demandé à me voir, c'est M. Schweizer, représentant des opposants du premier projet. Cela a été le premier cadeau pour ma secrétaire cette année. Le premier rendez-vous, à 9h00, le 4 janvier, c'était M. Schweizer. Lors de l'entretien, au départ, cette personne était extrêmement opposée au projet et nous étions tous très peu intelligents par rapport à ce que nous avions prévu. J'ai expliqué, en détail, le processus, quelles étaient les questions que nous nous étions posées.

Si vous vous rappelez, ce Monsieur avait proposé différents sites à La Chaux-de-Fonds, par exemple, à côté de Paci. Le problème est que l'entreprise Paci n'appartient pas à la Commune et si elle ne veut pas nous laisser le terrain à côté, nous ne pouvons pas exproprier les gens pour faire une déchetterie. Une autre proposition était le site des vieux abattoirs. Pour ceux qui aiment les belles choses dans cette ville, force est de constater que c'est un lieu dont nous espérons tous un jour avoir les moyens de faire quelque chose. Nous n'avons pas envie d'en faire une déchetterie.

Au bout de deux heures d'entretien, j'étais très naïf car je l'ai vu changer. M. Schweizer était décontracté, presque content et me dit "*je ne suis pas encore totalement convaincu, mais comptez sur moi, je ne lancerai pas de référendum*". Très naïf, je vois mon administrateur et je lui fais part de ma satisfaction.

Quelques temps plus tard, au mois de mars, trois personnes du Crêt-du-Loche m'ont demandé un entretien et m'ont fait parvenir 30 questions. Deux jours plus tard, elles ont reçu la réponse, par écrit, ainsi qu'un rendez-vous. Ces personnes très sympathiques, habitant à 400m de la future déchetterie, souhaitaient des éclaircissements. Lors du rendez-vous est arrivé M. Schweizer. Je l'ai reçu, bien que je l'aie informé qu'il n'aurait pas plus de détails que lors de notre dernier entretien. Il me dit que ce sont les trois personnes qui ont pris contact avec lui pour participer à cet entretien.

Après l'entretien, je n'ai plus eu de nouvelles de ces personnes. Ce week-end, je reçois un e-mail qui me fait plaisir : une de ces trois personnes m'écrit qu'elle était satisfaite car j'avais répondu à leurs questions. Il y avait peut-être deux questions sur les 30 sur lesquelles elle n'était pas totalement d'accord avec la réponse. Mais elle était consciente que c'était peut-être l'endroit le moins mauvais. Elle me dit qu'elle ne déposera pas de référendum, mais souhaite plutôt me demander deux ou trois choses qu'elle aurait à cœur.

Parallèlement, une des demandes de ces trois personnes était d'avoir une allée d'arbres à l'ouest pour faire une coupure. Pour nous, il n'y avait pas de problème. M. Wille a déjà prévu cela sur les derniers plans. Pour moi, tout cela était constructif.

Quand hier, au Grand Conseil, je reçois un téléphone de la journaliste pour m'aviser que M. Schweizer est fâché parce que ci ou parce que ça, je ne peux rien y faire ! J'ai répondu à ses questions, je lui ai confirmé ce qu'il m'avait dit.

Dans les coûts cités dans le rapport, tout est amorti sur 10 ans. Vous savez que l'on ne choisit pas la durée des amortissements. Les gros coûts (lors du creusage) dureront bien plus que 10 ans. Et pourtant, dans les calculs de rentabilité, nous sommes déjà bénéficiaires, alors que nous avons, sur 10 ans, des coûts beaucoup plus importants que ce qui se fera après. Le camion durera aussi plus de 10 ans. Clairement, on peut dire que l'affaire est rentable.

Ce n'est ni le Conseil communal, ni M. Legrix qui a décidé la taxe au sac, ce sont toutes les personnes qui siègent au Grand Conseil. Effectivement, je suis un des 115. Nous avons eu des discussions durant des années et enfin, les députés ont su travailler ensemble et je trouve que c'était magnifique car pour le vote, les gens de droite ou de gauche ont été capables de s'entendre et de trouver une solution.

Au départ, il y avait deux clans. Schématiquement, la droite pensait "*pollueur – payeur*" et souhaitait définir un prix par sac, sans rien d'autre et

la gauche souhaitait que les riches paient beaucoup et les pauvres peu, donc, tout par l'impôt. La solution choisie est à trois piliers : une partie financée par les CHF 2.– de la taxe au sac, une partie (20% à 30%) par l'impôt et pour ce qui reste, une taxe de base. Le Grand Conseil a décidé, au travers de sa Commission et de ce qui a été voté, qu'il y avait trois solutions possibles : par habitant, par ménage ou par logement. Vous vous prononcerez sur ce choix au mois de juin. Mais, les communes ne peuvent pas décider maintenant de ne faire que de la taxe au sac. Nous sommes soumis à une loi cantonale votée.

Je réponds maintenant aux questions du groupe POP.

M. Favre, je tiens à vous remercier de l'accueil réservé au rapport, cela fait plaisir.

Concernant le budget de communication, vous ne l'avez pas vu dans les comptes. Lorsque nous avons fait les budgets de fonctionnement, nous avons prévu deux montants : CHF 28'000.– (chapitre 716, compte 313 2700) et CHF 5'000.– (chapitre 717, compte 313 2700). Cela représente CHF 33'000.– prévus pour la communication. Je vois que mon collègue, pour le projet de La Gare, a prévu CHF 50'000.–. Je me dis alors que je n'ai peut-être pas mis assez !

Vous demandez des garanties claires du Conseil communal sur le ramassage sur appel des personnes à mobilité réduite. Oui ! Je pense que l'on n'est pas digne d'être Conseiller communal si on dit oui aujourd'hui et non demain !

Pour l'abandon du ramassage porte-à-porte, vous demandez une garantie que les TP accueilleront toujours du personnel en réinsertion sociale. Oui ! Seuls les ORP ne dépendent pas de nous. S'ils décident qu'ils ne veulent plus nous donner du personnel ou qu'une loi change, je ne peux plus rien vous garantir. Mais pour ce qui dépend de la Commune et de la décision de mes collègues, c'est oui !

Concernant la poursuite du ramassage des déchets encombrants dans la durée, je suis toujours étonné, depuis que je vis à La Chaux-de-Fonds, une ville de 38'000 habitants, d'être dans un grand village. J'ai dit, lors d'une séance, à un chef de service que j'étudiais la possibilité de réfléchir au ramassage des déchets encombrants. Cinq variantes étaient à l'étude :

- ~ Comme aujourd'hui : deux personnes qui vont chercher les déchets, sur demande, avec un camion.
- ~ Le ramassage a lieu un jour dans le mois, pour tout le monde, comme dans certaines villes.
- ~ On peut confier ce travail à une entreprise de réinsertion sociale, comme à Neuchâtel avec Phoenix. Nous avons pris de contacts pour savoir quel est le coût et comment cela fonctionne.

- ~ Cela doit être autoporteur. Donc, nous n'allons plus chercher les déchets encombrants à domicile, puisque la déchetterie est à disposition.
- ~ Nous allons toujours chercher les déchets encombrants, mais comme c'est une demande spéciale, la personne concernée paie le transport (et non pas l'évacuation des déchets puisque tout le monde y a droit).

Il n'y a que les gens peu intelligents qui pensent que les choses n'évoluent pas. Moi, j'espère que dans 20 ans, nous ferons mieux.

Nous avons discuté de ces possibilités au Conseil communal et la décision a été prise de maintenir le système existant, à savoir le ramassage sur demande.

Je réponds maintenant aux questions du groupe des Verts.

M. Pétremand, concernant le photovoltaïque, dans le premier rapport je n'avais pas mis le petit passage dont vous parlez. J'étais tellement content que VITEOS soit d'accord de financer intégralement le coût de la pose des panneaux photovoltaïques ! La phrase rajoutée est une sécurité administrative car la mise à l'enquête n'a pas encore eu lieu. Le Conseil communal est uni pour des panneaux photovoltaïques, car au moment où vous voterez oui, nous ferons une mise à l'enquête qui sera transmise aux services concernés. Ceux-ci ont leur mot à dire. Mais la décision du Conseil communal est bien de mettre des panneaux photovoltaïques et ce n'est pas une promesse en l'air.

Des gens nous disent que les rapports sont trop longs et d'autres qu'ils sont trop courts. Ce n'est pas toujours facile de savoir comment faire. Concernant le bruit, nous n'avons pas demandé une notice d'impact. Nous avons même été plus royalistes que le roi et pour moi, c'était important pour les voisins. Le Canton nous a dit que, dans ce lieu, nous n'avions pas besoin d'avoir une notice d'impact. Nous avons demandé une étude des émissions du bruit. Le rapport est déjà très long et nous estimions qu'il ne fallait pas mettre plus de deux pages à ce sujet. Mais nous avons cette étude et si vous avez une contestation sur un élément, vous êtes la bienvenue dans mon bureau et je vous montrerai le rapport.

Nous attendons 450 véhicules par jour, mais, afin que la notice d'impact soit digne de ce nom, nous avons demandé qu'elle se fasse sur 650 véhicules par jour. Si jamais nous avions prévu 450 et qu'il y en a 520, nous sommes sûrs qu'avec un calcul basé sur 650, nous sommes bons.

Sur cette route, aujourd'hui, il y a 7000 véhicules par jour. Si on dit que 450 de plus sur les 7000 ne changeront rien (ou très peu), c'est par pure raison mathématique.

Concernant la sécurité des enfants sur la H20, j'ai une bonne nouvelle à vous annoncer : je viens d'apprendre que le Grand Conseil sera saisi

d'un rapport de CHF 4'000'000.– pour la réfection de la route du Crêt-du-Loche.

Il n'y a pas de flou dans l'engagement du personnel. Il est noté dans le rapport qu'il n'y aura pas de licenciement. Je n'accepte pas que vous disiez que nous allons virer du personnel ! Nous avons marqué noir sur blanc "*il n'y aura pas de licenciements*".

Je réponds non aux containers à roulettes. Nous proposons des containers enterrés et nous financerions des containers à roulettes ? Cela ne va pas, il faut être cohérents. Aujourd'hui, ce sont les propriétaires d'immeubles qui achètent des containers à roulette. Mais, si vous votez ce crédit ce soir, dès demain, nous ne mettrons pas CHF 1.– pour financer des containers à roulettes !

Nous n'avons jamais dit que nous abandonnerions le ramassage porte-à-porte en même temps que l'introduction de la taxe au sac ! L'introduction de la taxe au sac, c'est le 1^{er} janvier 2012. Nous investissons CHF 600'000.– en 2011 et nous investirons un certain montant en 2012 et 2013 ... cela ne sera donc, de toute façon, pas en même temps. Cela se fera gentiment, dans la durée, tranquillement, jusqu'en 2014, si tout va bien.

Je ne pense pas qu'il y aura d'augmentation des nuisances. L'abandon du ramassage porte-à porte diminuera les nuisances : les camions ne passeront plus devant les maisons et ne s'arrêteront plus, évitant ainsi les queues de voiture.

Je laisserai le plaisir à mon collègue M. Monnard vous répondre quant au groupe de travail de gestion des déchets.

J'attaque maintenant les questions du Parti socialiste.

J'essaie d'être le plus juste possible. Nous avons passé trois heures avec notre ami Musy et d'autres, à la Commission des infrastructures et, durant le week-end, on m'a fait le cadeau de 45 ou 50 questions. Je réponds donc à ce que l'on me demande.

Il est prévu le ramassage du carton, tant pour les privés que pour les entreprises. Pour les premiers, il sera fait tous les deux mois, en même temps que le ramassage du papier (le travail se fait tous les mois, mais pas dans tous les quartiers). Pour les entreprises, vous vous rappelez qu'au budget, il y avait le projet PIE. Le rapport mentionne qu'un projet de ramassage est à l'étude à la voirie. Nous sommes en lien avec quelqu'un de l'ORP et, au vu des nombreux changements dans cet office, nous n'avons pas encore les réponses. Nous aurons donc peut-être un peu de retard.

Si les déchetteries débordent, c'est aussi en partie à cause de ce problème de cartons. Mais c'est également, en partie, à cause de l'incivilité des gens. Les gens ne peuvent pas couper un petit carton et le mettre dans le container, c'est trop fatigant.

Concernant le PET, il faut parler finances. On entend ce soir que beaucoup de projets ne peuvent pas être financés. Le ramassage du PET

est gratuit car il est financé par la société PETrecycling. Et vous voulez que la Commune paie ? Quand vous prenez une bouteille en PET, vous payez une partie de son recyclage. Nous ne voulons pas faire le travail à double. Jusqu'à ce jour, le Conseil communal a considéré que ce système fonctionne. Le Parti socialiste parle du petit commerce... mais le petit commerce qui vend une bouteille en PET peut aussi la reprendre et la rendre à son fournisseur. Vous êtes libres d'acheter vos bouteilles en PET où vous voulez. Les grandes surfaces récupèrent le PET facilement et les petits commerces doivent aussi le récupérer.

La Ville de Fribourg a voulu faire plus royaliste que le roi ! Elle a mis en place une récupération à côté. Allez leur demandez s'ils sont contents et surtout, ce que cela leur a coûté !

Concernant le service aux personnes à mobilité réduite, il y a plusieurs cas de figure :

- ~ Si cette personne fait elle-même ses commissions, nous pouvons raisonnablement penser qu'elle peut amener son sac poubelle au container le plus proche.
- ~ Si cette personne est dans l'incapacité de faire elle-même ses courses, elle a certainement quelqu'un qui les fait à sa place et qui peut prendre en charge un petit sac de déchets.
- ~ Si cette personne est malade, elle bénéficie, en général, des services d'une aide.
- ~ Les autres personnes, aujourd'hui déjà, peuvent téléphoner à la voirie et celle-ci vient chercher les déchets. La seule chose demandée est que les déchets soient déposés à un même endroit que pour le ramassage porte-à-porte, en bas de l'immeuble.

Demain, le service sera exactement le même qu'aujourd'hui.

Vous dites que, de façon générale, c'est très cher. Premièrement, nous avons pris le soin de faire un beau projet. Je n'ose pas vous dire le premier prix. Nous avons mis des semaines pour arriver à une enveloppe de 1.8 millions. A un moment donné, on m'a même dit que j'étais un marchand de tapis car je négociais pour arriver à 1.8 millions (moins les CHF 500'000.– du Locle, ce qui donne 1.3 millions). Nous voulions un système financièrement viable et pas seulement politiquement acceptable. Nous voulions quelque chose de bien fait. A certains endroits, ils ont construit des maxi-déchetteries. Celles-ci étaient encore en construction que l'on commençait déjà à les transformer.

Dans les prix du couvert sont également compris les grillages métalliques nécessaires pour fermer le local où seront entreposés les appareils électroniques et électroménagers, en attente d'évacuation.

La surface de la toiture est de 720 m².

Les honoraires représentent 15% du montant total des travaux concernés. C'est un ratio usuel pour ce genre d'ouvrage et pour des pres-

tations de projet de direction locale des travaux. Notre ingénieur communal et les Services techniques assureront la coordination et la direction générale des travaux.

Vous dites que le rapport est peu clair quand nous écrivons que nous accepterons tous les déchets ménagers. Dans le rapport que vous avez, une phrase dit que nous pourrions tout amener à la déchetterie, sauf les déchets ménagers. A une autre page, il y a une liste de tout ce que nous pourrions y amener. Nous ne pouvons pas faire plus !

Certains ont trouvé la *foire aux questions* géniale, même l'Impartial qui a mis le lien. D'autres ne la trouve pas bien !

Vous aimeriez que la végétalisation du site soit bien faite. Je vous confirme : tout sera bien fait, pas seulement la végétalisation ! C'est votre argent, c'est l'argent des citoyens... nous ne voulons pas le dilapider.

Les Planchettes sont absentes, dans ce projet. Au début, nous nous sommes dit, avec Le Locle, que nous avions peu de temps. Au 1^{er} août, quand je suis entré en fonction, aucun terrain n'avait été trouvé. Nous savions que cela devait être fini à la fin de l'année prochaine.

La première réaction autour de la table était de dire que cela serait impossible car il fallait 4 mois pour l'autorisation du Canton, etc... J'ai dit *"impossible n'est pas un terme qui me plaît !"* Nous nous sommes mis au travail, avec M. de la Reussille, main dans la main, en nous disant que nous y arriverions. Mais nous ne voulions pas que 15 communes ou 15 Conseillers généraux doivent se décider. Parfois, les fusions de communes foirent car une seule ne veut pas. Tous les autres auront la possibilité de nous rejoindre.

Par la suite, j'ai eu un contact avec une personne de la Sagne qui disait vouloir travailler avec nous sur ce projet. J'ai dit que nous n'en avions pas trop envie, mais que La Sagne pourrait nous rejoindre après. Ensuite, un autre Conseiller communal de la Sagne a réitéré la demande. J'ai dit *"bon, ok, mais je n'espère pas que La Sagne dira non !"*. Je comprends ce qu'ils m'ont dit : politiquement, être ensemble dans le projet, ce n'est pas la même chose que d'être client après.

Comment seront traitées les personnes venant de St-Imier ou d'ailleurs ? Certains trouvent que d'ici au Crêt-du-Locle, c'est trop loin, mais ces mêmes personnes me demandent comment feront les habitants de St-Imier, si jamais ils viennent ! Alors, c'est loin de faire 2km, mais ce n'est pas loin d'en faire 30km.

Mme Morel a demandé comment on contrôle les personnes qui viennent. Oui, nous pouvons faire le contrôle d'accès. Les techniques actuelles permettent de le faire, avec un badge. Aujourd'hui, tout est possible, mais cela coûte cher ! A un certain moment, se pose la question du bénéfice retiré face au prix engagé. J'irai trouver toutes les communes des Montagnes et j'espère que nous serons tous ensemble. Mais, si une toute petite

commune ne fait pas partie du projet et qu'une personne vient et met ses déchets, cela coûtera moins cher que de faire un système de contrôle.

Néanmoins, je me suis approché du patron de la Police, M. Monnard. Je sais qu'il contrôle les personnes qui habitent en France et récupère le montant des amendes...

M. Marc Schafroth, Président : Je m'excuse, M. Legrix, mais je suis obligé d'intervenir. Je trouve regrettable que ces rapports, acceptés à l'unanimité de la Commission, se retrouvent, en plenum, avec une kyrielle de questions. Je demande, maintenant, au groupe socialiste s'il désire réellement que nous allions au bout de toutes les questions ou si nous pouvons clore le débat.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal fait preuve d'un enthousiasme, d'un optimisme et d'un art du boniment tout à fait remarquables, mais cela ne nous convainc qu'à moitié. Nous souhaitons qu'il soit répondu à certaines questions.

J'aimerais expliquer, dans ce plenum, que les Commissaires socialistes ne sont pas des enfants ou des stupides personnages. En Commission des infrastructures, le Parti socialiste, par mon intermédiaire, a posé les vraies questions que nous posons toujours. Ces vraies questions, c'est le très grand scepticisme sur les agents ou la brigade d'incivilité. D'ailleurs, un Commissaire PLR n'a pas cru du tout à ce type de fonctionnement.

Deuxièmement, nous avons souligné, et j'ai souligné, la difficulté qu'il y aurait, dans cette ville, à faire accepter, à des citoyens qui refusent de payer 20ct pour se parquer à la Place du Marché ou ailleurs, de payer CHF 2.– de taxe par sac. C'est un gros problème qui relèvera, non seulement de l'information, mais d'un véritable partenariat. Cela a été dit en Commission.

Ce sont de vrais problèmes qui continuent d'exister et ce n'est pas en nous bonimentant comme un vendeur de poêles résistantes antiadhésives, que l'on nous convaincra. Nous avons de vraies questions et elles ne sont pas à traiter à la légère. C'est une erreur complète de penser, comme cela s'est dit hier en Commission financière, de manière souterraine, que le Parti socialiste a accepté avec enthousiasme ce rapport. Certains l'ont accepté car il est vrai que, globalement, nous sommes engagés dans ce processus. Il se trouve que le groupe socialiste, après discussion, a soulevé une série de questions qui continuent à être essentielles.

D'ailleurs, nous demanderons le renvoi de ce rapport en Commission et, si nous ne sommes pas suivis, nous amènerons d'autres propositions. Nous sommes, dans un certain sens, d'accord pour que l'on arrive un peu plus vite au vote, mais c'est aussi au Conseil communal d'essayer d'être un peu plus synthétique et de considérer que l'on peut répondre à nos questions de façon plus courte.

M. Marc Schafroth, Président : Je vous remercie de cette prise de position. Je réfute le procès d'intention que vous me faites. Je ne vous ai pas traité de *Commissaire enfantin*. Je me suis simplement étonné, et je suis en droit de m'étonner.

M. Michel Hess, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je suis déçu. A la Commission, durant trois heures, les gens ont discuté. Certaines questions ont été posées trois fois. Nous sommes allés dans de multiples détails. Nous avons fait notre travail ! On ne met pas 52 questions sur le tapis, après une commission ! Je trouve cela inadmissible. Si une commission a fait un travail, ce n'est pas pour venir après et débal-ler les questions. Je suis sûr que pas un commissaire socialiste n'est venu à la préparation du Conseil général.

M. Marc Schafroth, Président : Je n'aimerais pas que nous allions dans des procès de ce genre, s'il vous plaît.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il ne doit pas y avoir de politique partisane, dans ce problème. Mais, il est vrai que c'est un problème.

J'aimerais que nous saluions l'engagement du Conseil communal pour essayer de résoudre les problèmes. Le représentant du Conseil communal a donné, ici, des garanties sur des questions posées. Ce n'est pas anodin. Bien sûr, cela a pris un certain temps, mais ce n'est pas l'im-portant. Le temps du débat est un tout petit temps par rapport aux choses qui doivent être faites.

Le Parti socialiste pose encore deux questions importantes. Que le Conseil communal y réponde, et ensuite, nous voterons. C'est un débat nécessaire. Je ne critique pas les questions du Parti socialiste, mais j'aimerais souligner qu'il y a eu un engagement très fort du Conseil communal, dans la volonté de répondre.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais souligner et reconnaître un engagement fondamental, pour nous, concernant les services pour les personnes à mobilité réduite. L'en-gagement que vous avez pris est, en effet, très important. Mais j'aimerais prendre un exemple de ce qui se passe dans une commune du Littoral. C'est le Président du Conseil communal d'une commune que je ne citerai pas qui s'adresse au fils d'une personne de 90 ans, qui ne peut pas trans-porter par elle-même ses déchets, en ces termes : *"A cette occasion, vous nous relatez les problèmes qui en résultent pour votre mère, Mme X, 89 ans, qui réside seule dans sa maison. Si nous comprenons les difficultés que cela peut entraîner pour les personnes âgées, nous estimons qu'un*

minimum de solidarité devrait pouvoir être apporté par les habitants qui résident dans le voisinage, voire par NOMADE." En l'occurrence, il s'agit d'amener, une fois par semaine, sur une centaine de mètres, un sac de déchets ménagers. Cette commune a reçu une réponse circonstanciée de NOMADE. Nous ne souhaitons jamais que le service public de notre ville se désengage de ce type de problèmes.

Nous rendons acte, au Conseil communal, pour ce qu'il a dit.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'ai un simple problème d'équité. Différents groupes ont posé des questions auxquelles je n'ai pas répondu lors du premier débat, car je savais que la question était également posée par le groupe socialiste.

D'autre part, j'avais prévu de passer un moment avec ma femme ce week-end. J'ai bossé sur toutes ces questions et j'ai voulu aller au fond de chacune d'elles. C'est pour mettre tout ça à la corbeille ? Nous avons vécu cette situation antérieurement à la Commission des Infrastructures. Durant la Commission, des questions m'ont été posées et, par la suite, j'ai envoyé les réponses à chacun des commissaires. Je veux que vous soyez satisfaits de mon travail et de mes réponses. Vous pouvez penser qu'elles sont bien ou pas, mais je ne pense pas que je suis un marchand de casseroles. Je n'admets pas cette accusation et je trouve ça grave. Il y a des choses que l'on peut entendre, mais ça, je ne l'admets pas. Si j'ai de la joie à vous présenter cela, c'est parce que je suis convaincu de ce projet car nous avons investi des heures, avec mes équipes. Souvent, le soir, mes collaborateurs font des heures supplémentaires, à l'œil. Je ne suis pas un marchand de casseroles, mais j'ai de la joie dans mon cœur quand un projet est bien fait.

C'est triste. Nous ne sommes pas seulement là pour rendre service. Nous sommes aussi là pour, de temps en temps, avoir de la reconnaissance.

Oui, pour quiconque qui viendra dans la déchetterie, les coûts de fonctionnement seront intégrés, peu importe à quel moment les amortissements sont compris. Ne vous faites pas de souci. Quelqu'un qui vient payera son dû.

La clé de répartition entre les communes sera calculée par habitant.

Concernant l'effet attendu sur le chauffage à distance, j'ai demandé en détail comment cela se passerait. Comme nous n'avons pas le temps, je vous fais grâce du détail. Mais, je peux vous rassurer : le chauffage à distance continuera, ne vous faites pas de souci. Nous avons un système VADEC : en été, nous mettons les déchets dans des ballots que nous réutilisons en hiver, quand nous en avons besoin.

Quand les gens ne nous téléphonent pas pour les déchets encombrants, ce n'est pas la faute de la Voirie. Toutes les semaines, des gens

viennent, foutent tout le bordel en bas de l'immeuble et ne nous téléphonent pas. Ensuite, on dit que la voirie ne fait rien ! Et pourtant, c'est juste un coup de fil ! Et d'autres personnes veulent que nous déplaçons un 40 tonnes pour une chaise ! Et quand on change les fenêtres d'un immeuble, nous n'acceptons pas les déchets, car cela s'appelle des travaux et vous ne seriez pas contents de payer pour les travaux des gens.

Pourquoi les CHF 43'650.– liés au site ne sont pas compris dans le rapport ? Dans les CHF 3.10 de location est compris cet investissement. Si un jour cette déchetterie n'existe plus, cela appartiendra toujours à La Chaux-de-Fonds. Ce qui est dans notre sol est à nous. Par contre, les autres payeront cet investissement de détail dans les CHF 3.10.

Pourquoi cet investissement n'était-il pas au budget, pour le deuxième rapport ? C'est un investissement d'une parcelle de détail, cela n'a rien à voir avec la déchetterie. Néanmoins, par correction vis-à-vis de vous, je n'ai pas voulu que les budgets soient dépassés. C'est pourquoi, dans le budget de CHF 2'000'000.– des routes, nous avons enlevé la partie supplémentaire par rapport aux deux projets.

Concernant les 440 m² de l'Etat, nous ne voulons pas refaire payer à l'Etat ce que lui-même nous a donné. Nous sommes allés voir l'Etat, nous nous sommes battus pour qu'il nous en fasse cadeau. Je n'y croyais pas... il nous en fait cadeau. Je ne vais pas lui demander de payer des frais sur son cadeau !

Concernant le test des Allées, je peux vous dire trois choses :

- ~ On peut mettre les sacs en tout temps et ne pas attendre le jour de ramassage.
- ~ La propreté du quartier est améliorée et cela évite des corbeaux.
- ~ Le point négatif que nous pouvons améliorer : de temps en temps, les containers étaient pleins et il faudrait que la voirie vienne les chercher plus tôt. Les ordres en ce sens ont déjà été donnés.

Oui, il y a un plan de division. Nous avons des contacts avec le Service d'urbanisme. Nous travaillons et cherchons ensemble. Le Service de l'urbanisme (d'une ville UNESCO) aimerait que cela soit joli et nous, nous aimerions que cela aille vite. Quand il y a des blocages, on se réunit avec Laurent et nos chefs de services et nous prenons une décision.

La suppression des travaux pénibles est la bienvenue.

Concernant le classement du personnel, je vous l'ai dit, nous continuerons à le faire.

Concernant la partie financière au niveau des personnes en réinsertion, vous dites que c'est faux. Non, c'est juste, bien qu'à la première analyse, j'aurais dit comme vous. Nous avons mis les coûts complets car nous ne sommes pas certains d'avoir les personnes en réinsertion. C'est également lié à la taxe. Celle-ci est calculée en fonction du nombre d'heures par

année effectuées par les personnes travaillant pour les déchets et multipliée par le facteur du coût moyen d'une personne. Les personnes en réinsertion ne coûtent rien, mais dans la taxe, je calcule les heures, que le type soit payé beaucoup ou pas. Puisque nous voulons un système autoporteur, nous faisons supporter le coût au système autoporteur.

Effectivement, les servants qui seront liés aux entreprises qui n'utiliseront pas les containers enterrés seront surtaxés pour les containers à roulettes. Cela n'est pas encore décidé, mais c'est en projet. Nous avons volontairement fait ainsi pour que cela soit comparable entre le système d'aujourd'hui et le système de demain.

La question de la brigade des incivilités est un point sur lequel nous ne serons certainement pas d'accord. Nous nous sommes renseignés à Zurich, où il existe une brigade des incivilités. Et cela marche bien ! Quand vous recevez une bûche de CHF 300.—, vous hésitez, la prochaine fois, à mettre un sac non taxé. C'est comme pour celui qui roule vite. Quand il a eu deux retraits de permis, il roule plus lentement !

Mais, ce n'est pas la seule chose. Vous avez proposé ce soir de mettre un numéro de téléphone à disposition, c'est une super idée. Nous pouvons faire plein de choses. On peut faire de la prévention, mais qu'on le veuille ou non, certains ne marchent que par le porte-monnaie et ne commencent à comprendre le français que lorsqu'une bûche arrive. Avec cela, à Zurich, il n'y a que 2% de problèmes.

Les calculs sont justes, au niveau de la partie financière. Nous voulons que cela soit une bonne affaire financière pour vous, pour la Commune, pour la taxe...

Il est important de ne pas dire des choses fausses, ce soir. La presse est là. Ce n'est pas vrai que la taxe va augmenter. Où avez-vous lu cela dans les rapports ? La taxe de base diminuera et cela n'est que normal, sans quoi nous serions des voleurs ! Aujourd'hui, la taxe comprend la part des CHF 2.— du sac, plus le reste. Demain, cette taxe diminuera.

Les postes de la brigade des incivilités sont fixes car nous devons les assermenter. Nous ne pouvons donc pas prendre des personnes en réinsertion.

Vous jugez la plateforme dangereuse et glissante. Je ne m'étendrai pas là-dessus. Je vous donnerai des informations en aparté, si vous le désirez.

Nous avons plusieurs projets concernant la communication. Entre autres, nous avons pris contact avec le délégué aux étrangers, afin d'inviter les différentes communautés et de convier un traducteur pour que ces personnes puissent comprendre. Des séances sont prévues pour que tout le monde puisse être informé, le moment venu. Nous ferons beaucoup de communication. Nous ne pouvons pas dire qu'il n'y aura pas de bug, mais nous ferons au mieux.

Le planning est ce qu'il est.

Un élément relevé est totalement faux : nous n'investissons pas CHF 5'000'000.– sur les CHF 30'000'000.– et il ne restera pas que CHF 25'000'000.– à disposition. Nous avons investi CHF 4'800'000.– sur CHF 120'000'000.– (CHF 30'000'000.– par année).

Nous ne savons rien de l'impact de ces investissements au niveau de la taxe. Nous savons qu'à moyen terme, ces investissements ne provoqueront pas d'augmentation de la taxe. Mais, je suis incapable de vous dire au franc près car les investissements dépendent des oppositions. J'espère pouvoir dépenser les CHF 688'000.–, mais peut-être qu'à la fin de l'année, je vous dirai que j'ai dépensé CHF 420'000.– car nous n'avons pas pu mettre autant que nous le voulions. Et l'année prochaine, je ne sais pas combien on me donnera. J'ai fait un planning, mais vous savez ce que c'est quand on a CHF 60'000'000.– d'investissements et que des choix doivent être faits. Ce n'est pas facile pour nous cinq.

J'espère ne pas avoir oublié trop de questions. Je vous remercie.

Mme Silvia Locatelli-Caruncho, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Définitivement, la question des déchets passionne puisque, à chaque fois, les débats sont plus passionnants que sur d'autres thèmes. C'est dommage car, finalement, la tournure de ce débat a pris un chemin regrettable. Sur des crédits et des positions d'avenir aussi importants, nous devrions arriver à dépassionner ce débat pour avoir des réponses.

Au nom du groupe socialiste, je remercie M. Legrix d'avoir répondu à nos questions. Il est important de donner le temps au débat. Comme l'a relevé M. Stähli, il est important de le faire, mais dans la sérénité. Tous les groupes ont posé des questions et cela paraît légitime, puisque, je le rappelle, nous parlions de trois rapports, même s'il n'y a eu qu'une seule intervention.

Suivant le règlement, nous accepterons l'entrée en matière, mais nous demanderons, comme évoqué par M. Musy, le renvoi en Commission. Sur ce rapport, en particulier, il nous semble que les nuances apportées, notamment par rapport à l'expérience menée aux Allées, ne sont pas complètes.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous nous opposerons au renvoi en Commission. Nous ne comprenons pas cette démarche. On a répondu à vos questions. D'autre part, le parti socialiste est toujours le premier à dire qu'il faut collaborer avec la Ville du Locle. Nous collaborons, nous réussissons à concrétiser cette collaboration dans un rapport... Vous avez des commissaires, cette Commis-

sion a siégé plusieurs fois. Nous pouvons, ce soir, accepter le rapport. Nous combattons le renvoi en Commission.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous combattons également le renvoi en Commission car, durant ce débat long, nous avons reçu plein de réponses du Conseil communal et surtout des assurances. Il ne sert donc à rien de le renvoyer en Commission car, s'il est possible que quelques problèmes se posent encore, nous savons que le Conseil communal essaiera de les résoudre au mieux.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC s'opposera catégoriquement au renvoi en Commission. Nous estimons que toutes les questions ont reçu une réponse, à notre satisfaction, en tous cas. Nous estimons que dans la Commission des Infrastructures, beaucoup de choses se sont passées. Au vu des circonstances, ce serait un renvoi serait une perte de temps.

M. Pierre-André Rohrbach, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je pense que tout le monde s'opposera au renvoi en Commission. Les questions ont déjà été posées. Certaines réponses étaient peut-être incomplètes. Mais, je pense que le Conseil communal a montré, ce soir, qu'il voulait jouer cartes sur table. Il enverra toutes les réponses aux membres de la Commission, ce sera plus simple.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous demandons une interruption de séance.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais apporter deux éléments et ensuite, chacun décidera du renvoi en Commission ou non. L'ensemble des réponses vous sera envoyé. Comme je l'ai déjà dit en début de soirée à M. Musy, qui parlait de deux ou trois propositions, la Commission des Infrastructures fera une séance spéciale avant l'établissement du prochain rapport sur la taxe au sac, pour que toutes les idées puissent être amenées et qu'elles puissent y être intégrées. Le Conseil communal connaîtra ainsi vos attentes et décidera ce qu'il choisit de faire.

PAUSE

M. Marc Schafroth, Président : Avant de continuer, je vous confirme la séance supplémentaire du Conseil général du 30 mai 2011. Vous recevrez un courrier à ce sujet.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Après discussions, le parti socialiste ne vous proposera pas le renvoi en Commission et proposera de passer directement au vote.

Néanmoins, dans un esprit d'ouverture qu'il a eu depuis le début de la séance, puisque cette proposition était préparée, nous proposons à votre sagesse et à celle du Conseil communal un postulat que j'aimerais vous lire et qui reprend certaines de nos préoccupations.

"Afin de créer un partenariat avec les citoyens, dans un but participatif et informatif, le Conseil communal est prié d'étudier la mise en place d'un numéro téléphonique gratuit pour la nouvelle gestion des déchets, dès l'automne 2011".

J'aimerais, ici, vous montrer, dans une ville d'Espagne, que toutes les poubelles et les containers ont, en effet la mention *téléphone de la propreté 900 900 900, téléphone gratuit à l'intention des citoyens*. C'est une manière, je crois, intéressante, qui permet, si le Conseil communal le veut, de créer ses propres brigades de sécurité, même si nous y sommes très réticents. Nous pensons qu'une méthode plus participative, dans un premier temps, est nécessaire.

Nous prenons acte, également, avec grande satisfaction, que le Président de la Commission des Infrastructures convoquera très prochainement cette Commission, avant même que le rapport sur la taxe au sac soit rédigé, de telle sorte que nous puissions construire un échange sur tous ces problèmes.

Néanmoins, au vote final, une partie du groupe se déterminera librement et s'abstiendra ou ne votera pas le rapport.

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe des Verts reste partagé au sujet de ce rapport. Certains l'accepteront, d'autres le refuseront.

Nous avons posé une question par rapport à la gestion des déchets, lors des manifestations. Nous n'avons pas obtenu de réponse.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et cultes) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Mme Pétremand, je vous remercie pour la question. J'essayerai d'être court.

Le groupe de déchets est global (plutôt que lors de manifestations). Il a été constitué lors de la mise en place de l'interdiction de fumer dans les établissements publics. Nous nous réunissons à hauteur de trois ou quatre séances par année. C'est un groupe multiservices au niveau de la Commune, respectivement avec le Canton, puisque la Police cantonale y participe. Il se veut éducatif, préventif, mais également répressif.

Concernant les actions commencées et faites, nous nous sommes particulièrement attachés aux mégots de cigarettes, l'année dernière, avec une première action au niveau des restaurateurs, puis des gérances et des

entreprises. Nous avons également mené des actions près de Bikini Test et près de diverses manifestations en ville, par exemple La Plage où nous faisons des efforts face aux verres en plastiques.

Evidemment, il reste maintenant un grand problème à régler, celui d'Espace. Celui-ci est lié principalement au restaurant près d'Espace.

Dans les actions en cours, nous sommes partis pour un élément que tout citoyen chaud-de-fonier devrait avoir dans sa poche : le cendrier portable. Je me ferai un plaisir de vous l'offrir à la sortie. C'est quelque chose qui sera offert dans les cafés-restaurants d'ici quelques semaines, pour les différents utilisateurs.

Pour les mesures à venir, nous prévoyons des gobelets en plastique récupérables pour la fin de l'année.

Il reste le problème de la salubrité dans les rues et autour des déchetteries. Nous attaquons également ce problème, en relation avec les services de M. Legrix.

L'arrêté relatif à un crédit de CHF 1'336'000.- pour la participation à la création d'une nouvelle déchetterie est accepté par 33 voix sans opposition.

L'arrêté relatif à l'équipement du terrain est accepté par 33 voix sans opposition.

L'arrêté relatif à la suppression du ramassage porte à porte est accepté par 25 voix contre 4.

Postulat du PS (Daniel Musy)

Afin de créer un partenariat avec les citoyens, dans un but participatif et informatif, le Conseil communal est prié d'étudier la mise en place d'un numéro téléphonique gratuit pour la nouvelle gestion des déchets, dès l'automne 2011.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au début de la séance, M. Musy m'a parlé de ce postulat. L'idée est bonne. J'en ai parlé au Conseil communal et nous acceptons le postulat.

Le postulat est accepté tacitement.

Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 1'835'000.- TTC pour l'entretien courant et l'assainissement des chaus- sées communales

(du 6 avril 2011)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

L'hiver clément que nous avons vécu n'a pas occasionné beaucoup de nids-de-poule sur nos routes.

Toutefois, nous ne devons pas oublier que, de manière générale, notre réseau routier souffre d'un manque d'entretien récurrent qui se traduit par un vieillissement généralisé de celui-ci, donc une perte de capital.

Nous le constatons par les fissures, toujours plus nombreuses en surface des chaussées.

Programme des travaux

Celui-ci s'articule sur 3 axes :

1. Entretien du réseau routier urbain
2. Entretien du réseau des routes des environs
3. Chantiers divers (planches d'essai notamment)

1. Réseau routier urbain

Le logiciel de gestion de l'entretien des routes que nous avons acquis il y a deux ans nous permet de définir, sur la base des relevés d'état que nous avons effectués, les tronçons qui nécessitent des mesures d'entretien cette année.

Tous ne pourront pas être assainis, car le crédit à disposition est insuffisant pour cela.

Aussi, un choix va-t-il être opéré. Celui-ci sera effectué en collaboration avec diverses entreprises (Viteos SA, Cablecom, Swisscom) et services (SUE, notamment), afin d'éviter d'entretenir des tronçons de route où des travaux sur réseaux souterrains seront planifiés dans les deux prochaines années.

Nous ne sommes cependant jamais à l'abri d'un accident sur le réseau souterrain qui obligerait à intervenir sur une chaussée entretenue avant les deux ans de vie escomptés.

2. Réseau des routes des environs

L'état des routes extra-urbaines, appelées généralement routes des environs n'a pas encore été inséré dans le logiciel de gestion de l'entretien. Ce sont encore les hommes de la Voirie qui informent de la mauvaise qualité de l'état de certains tronçons, nécessitant réparation ou réfection.

Cette année, il est prévu d'intervenir notamment du côté du Valanvron et de la Sombaille.

3. Planches d'essai

La loi sur la protection de l'environnement et plus particulièrement l'ordonnance sur la protection contre le bruit limitent les émissions dues au trafic routier en zones habitées et exigent que des mesures d'assainissement soient réalisées avant 2018.

Il existe trois types de mesures pour lutter contre le bruit en plus des efforts visant à réduire le trafic :

1. Des parois antibruit
2. Des fenêtres isolantes
3. Des revêtements phono absorbants

Les parois antibruit ne sont pas adaptées au milieu urbain dense.

L'isolation acoustique de bâtiments existants coute très cher, car, en plus des fenêtres isolantes, il faut mettre en place une installation de ventilation (pour pouvoir garder les fenêtres fermées).

Les revêtements phono absorbants présentent la solution la plus prometteuse, depuis que la génération des revêtements dits "super phono absorbants" ont vu le jour.

Ceux-ci permettent de réduire la valeur du bruit généré par le trafic d'environ 8 à 10 dB.

Aussi, ces revêtements permettent de résoudre la plupart des dépassements des limites de bruit.

Autre avantage de ces super phonos absorbants : Leurs propriétés se maintiennent relativement bien dans le temps. Nous pouvons encore escompter environ 6 dB de gain après 5 ans.

De plus, il s'agit de la mesure la moins coûteuse.

Cependant, pour La Chaux-de-Fonds, le problème principal à résoudre concerne la tenue du matériau durant l'hiver, en particulier la résistance de l'enrobé aux sollicitations mécaniques (passage des lames des chasse-neige et des chaînes des véhicules).

Afin de pouvoir faire une évaluation, une planche d'essai a été réalisée en 2009 sur la rue Numa-Droz.

Tant l'aspect que les propriétés acoustiques du matériau phono absorbant ont été jugés décevants à la fin de l'hiver 2009-2010.

Il s'agit donc à ce stade de voir si de nouvelles formulations permettent d'améliorer la tenue hivernale de ce revêtement. Raison pour laquelle il est prévu de réaliser deux planches d'essai avec des produits de conception et de fournisseurs différents.

Demande de crédit

Les montants sollicités cette année serviront à exécuter les mesures optimales en terme d'investissement (maintien de la valeur par rapport aux coûts).

Le crédit de CHF 1'835'000.-. sera réparti de la manière suivante :

- Planches d'essai en milieu urbain :	CHF	250'000.00
- Entretien des réseaux des routes des environs :	CHF	500'000.00
- Entretien du réseau des routes urbaines :	CHF	950'000.00
- Entretien chemins et routes du cimetière :	CHF	90'000.00
- Auscultation du réseau (base de données) :	CHF	45'000.00

Total :	CHF	1'835'000.00
---------	-----	--------------

Conséquences sur les finances

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée sur une durée de 10 ans, au taux moyen des emprunts de la Ville, de 3 %.

Le tableau suivant donne le détail financier :

Amortissement (10 %) :	CHF	183'500.00
Intérêts 3 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	27'525.00
Soit une charge annuelle de :	CHF	211'025.00

La charge d'intérêt est déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement est inscrit au budget 2011 au chapitre 700 – Infrastructures, Entretien des chaussées.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Les travaux prévus dans le cadre de la présente demande de crédit sont en accord avec le contenu du programme de législature, sous le chapitre 3 "Valorisation des fonctions, des prestations et des espaces urbains, espaces urbains – entretien des infrastructures et équipements", page 12.

Conséquences sur les ressources humaines

L'essentiel des travaux de maintenance sera confié à des entreprises, probablement en plusieurs lots, afin de répartir le volume de travail et permettre une exécution assez rapide des travaux.

Collaboration intercommunale

Il est prévu de consulter les travaux publics du Locle et de Neuchâtel dans le cadre de la planification des travaux afin d'assurer une certaine coordination dans le but d'éviter au maximum de solliciter les entreprises au même moment.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspects environnementaux

Un mauvais état des routes occasionne une usure plus rapide de certains composants d'un véhicule, comme par exemple, les pneus, les freins, les amortisseurs, etc. De ce fait, l'emploi de pièces d'usure s'accroît, occasionnant plus de consommation de matières premières, et plus de déchets à recycler ou à éliminer. De plus, lorsque les routes offrent une planéité moins bonne, la consommation de carburant s'accroît également.

Lorsque l'on n'entretient pas un réseau routier de manière optimale, du point de vue coûts/bénéfices, on accroît la consommation de matériaux de construction, donc de matières premières. Et par conséquent, on génère plus de déchets de construction à recycler ou à éliminer.

Un entretien effectué au plus proche d'une stratégie optimale réduit ainsi l'impact sur l'environnement.

Il est à noter que les piétons bénéficient aussi de ces améliorations d'une part avec la réfection des chemins du Cimetière, d'autre part parce que nous sollicitons les propriétaires riverains de la route concernée pour la remise en état des trottoirs.

b) Aspects sociaux

Le réseau routier est le garant des déplacements de la population, que ce soit en mode individuel ou collectif.

L'entretien d'un réseau routier procure du travail. Et lorsque l'on entretient un réseau de façon régulière, on garantit un volume de travail – donc des places de travail.

Un réseau routier bien entretenu est le garant pour les entreprises installées, de conditions d'approvisionnement et de distribution satisfaisantes.

c) Aspects économiques

Le réseau routier de la Ville de La Chaux-de-Fonds constitue un capital d'un montant extrêmement élevé. C'est pourquoi sa préservation s'avère essentielle.

Un mauvais entretien, ou un entretien insuffisant peut avoir des conséquences lourdes sur la valeur du capital et les sommes qui devraient être investies ultérieurement pour rattraper la valeur perdue seraient énormes, sans commune mesure avec les coûts d'entretien pour maintenir la valeur du patrimoine.

Pour ces raisons, les mesures de réfection que nous allons appliquer ont été sélectionnées dans le but de garantir au mieux leur tenue dans le temps, donc de préserver, au meilleur coût, le capital des chaussées de notre Ville.

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Energies lors de sa séance du 4 avril 2011 qui l'a accepté à l'unanimité.

Il a été convenu qu'elle sera informée ultérieurement des lieux et des détails des travaux.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à voter l'arrêté suivant :

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Laurent Kurth

Le chancelier

Thibault Castioni

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

Vu un rapport du Conseil communal
Vu le préavis de la Commission des Infrastructures et Energies

Arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 1'835'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour l'entretien des chaussées en 2011.

Article 2.- L'investissement sera amorti au taux de 10 %.

Article 3.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires au financement dudit crédit.

Article 4.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté à l'expiration du délai référendaire.

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

M. Pierre-André Rohrbach, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le rapport concernant l'entretien courant et l'assainissement des chaussées communales n'a pas suscité un long débat dans notre groupe.

Concernant l'entretien des chaussées, nous constatons beaucoup de dégradation. Les retards pris dans l'entretien se voient à beaucoup d'endroits. Nous sommes satisfaits que le Conseil communal empoigne ce problème, bien que la somme de CHF 500'000.– ne soit pas suffisante, au vu des dégâts constatés. Mais, c'est mieux que rien !

Attention de bien choisir comment cela sera fait car des essais ont été faits en 2009 et l'on remarque qu'ils n'ont pas été concluants. Le revêtement et le procédé choisis ne supportaient pas notre climat. Il ne faudrait pas répéter ces erreurs.

Concernant le réseau urbain, il semble que le logiciel de gestion acquis soit efficace. La collaboration interservices et la planification avec les entreprises faisant les travaux semblent porter leurs fruits.

Concernant le cimetière et l'auscultation du réseau souterrain, des travaux sont nécessaires.

Concernant les planches d'essais, Il nous semble judicieux de commencer, car la loi concernant les nuisances sonores entrera en vigueur en 2018.

Nous sommes satisfaits que le Conseil d'Etat sollicite, au Grand Conseil, un crédit, certes important mais nécessaire, afin de renforcer et de réaménager le giratoire Grillon et du Crêt-du-Loche, car cette route ne correspond plus aux normes de sécurité.

Nous souhaitons que le Grand Conseil accepte ce crédit.

Vous l'aurez compris, le PLR acceptera la demande de crédit de CHF 1'835'000.–. Je vous remercie.

Mme Julie John, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe des Verts déplore la minceur du rapport qui nous a été présenté. En effet, faute de nous donner les lieux d'interventions pour l'entretien et l'assainissement des routes, le Conseil communal aurait pu nous donner les critères utilisés pour définir les priorités. Ce rapport nous donne un peu le sentiment désagréable de signer un chèque en blanc.

De plus, nous nous demandons comment le Conseil communal compte s'y prendre pour le milieu urbain, étant donné qu'aucun revêtement ne semble donner entière satisfaction. Enfin, nous aurions aimé que le Conseil communal affirme clairement sa volonté de développer les pistes cyclables sur les tronçons prochainement en travaux.

Néanmoins, à la vue de l'état de nos routes et jugeant nécessaire des travaux d'entretiens et d'assainissement sur de nombreux tronçons, les

Verts feront confiance au Conseil communal et accepteront ce rapport. Je vous remercie pour votre attention.

M. Inan Vurucu, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Suite au rapport du Conseil communal, notre parti accepte la demande de crédit de CHF 1'835'000.– pour l'entretien courant et l'assainissement des chaussées communales.

En effet, le réseau routier souffre d'un manque d'entretien récurrent qui se traduit par un vieillissement généralisé, donc, une perte de capital.

Nous pouvons être heureux que l'hiver fût doux. Les dégâts dus au gel sont moins grands que les autres années, ce qui réduit la facture de réparation.

Toutefois, nous avons quelques questions concernant les mesures utilisées pour lutter contre le bruit :

- ~ Les revêtements phono-absorbants sont-ils vraiment une priorité ?
- ~ Quelle part du réseau devait en être équipée, a priori ?

A nos yeux, la meilleure manière de lutter contre le bruit reste de réduire le trafic et la vitesse des véhicules. Nous ne devons pas réfléchir à ce problème en combattant uniquement ses effets, mais aussi ses causes. Je vous remercie.

M. Florian Robert Nicoud, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. A l'unanimité, le groupe UDC accepte ce rapport.

Notre position se justifie par mesures d'économie. Etonnant de faire des économies en dépensant ? Non ! En entretenant régulièrement le patrimoine routier, les dépenses, à terme, sont de moindres factures.

La pratique le prouve, la négligence de l'entretien routier a des conséquences financières de type exponentiel. Sur le terrain, c'est la différence entre un tapis d'usure à refaire, à raison de CHF 40.–/m² et une route à refaire totalement à CHF 160.–/m².

La logique, ainsi que la rigueur financière dont fait preuve l'UDC, nous suggèrent qu'il est plus avantageux d'effectuer des dépenses aujourd'hui que de transmettre un patrimoine détérioré aux générations futures.

Concernant l'état des finances, il ne nous permet pas de faire du perfectionnisme. Cependant, nous pouvons saluer l'effort d'investir, afin de trouver le bon compromis *coûts/usure* pour les revêtements phono-absorbants, grâce aux planches d'essai. Tant que ce compromis ne sera pas trouvé, engendrer des dépenses est irresponsable, en raison de conditions climatiques peu propices aux revêtements phono-absorbants.

En conclusion, nous ne pouvons pas cautionner une politique qui remette aux générations futures des dépenses nécessaires aujourd'hui et acceptons ce crédit. Je vous remercie de votre attention.

Mme Marie-France De Reynier Porta, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe a étudié le rapport précité avec attention. D'emblée, nous voulons faire une distinction entre le fond et la forme de ce rapport.

Sur le fond, nous partageons l'avis du Conseil communal : le réseau routier nécessite un entretien constant et l'hiver clément ne doit pas nous inciter à relâcher les efforts d'entretien.

Nous prenons note, avec satisfaction que le Conseil communal cherche des solutions pour lutter contre le bruit et qu'il souhaite faire un nouvel essai avec des matériaux plus récents. Nous prenons note également de la volonté de coordonner les chantiers.

Revenons maintenant sur la forme du rapport. Nous avons une enveloppe financière pour chacun des points traités, mais aucun détail sur les lieux des chantiers, ni sur la nature des travaux. Ceci ne nous convient pas puisqu'il nous est dit (je cite le rapport) *"que le logiciel de gestion de l'entretien des routes nous permet de définir, sur la base de relevés d'état que nous avons effectués, les tronçons qui nécessitent des mesures d'entretien cette année"*.

Pour le réseau des environs, nous en savons à peine davantage, sans aide de logiciel. L'absence de précisions fournies par le rapport nous donne l'impression de signer un chèque en blanc, même si nous avons la confiance de la gestion des routes.

Nous souhaitons des précisions, quant aux différents chantiers envisagés, en particulier une liste des lieux retenus, la nature succincte des travaux envisagés et une estimation financière pour chacun des chantiers. Le rapport est un peu léger face au montant du crédit demandé.

Notre groupe était hésitant à accepter l'entrée en matière, non pas pour s'opposer à l'entretien du réseau routier, mais pour s'opposer à la forme proposée du rapport. Présenté aussi succinctement, ce crédit aurait-il pu figurer dans les crédits spéciaux ? Cela aurait ainsi permis d'épargner la rédaction de ce rapport, vu la nature des informations transmises au Conseil général.

Néanmoins, le groupe socialiste est ouvert à modifier sa position, en fonction des informations données dans la discussion. Je vous remercie de votre attention.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Oui, M. Rohrbach, je peux vous donner l'assurance. Nous nous sommes rendus sur place, avec le nouvel ingénieur. Je ne veux pas dépenser l'argent de la Commune et que, deux ans plus tard, on voit que certains tronçons, dont certains au Valanvron, sont déjà abimés. Effectivement, nous avons utilisé des matériaux recyclés qui ne tiennent pas en altitude. Je peux vous don-

ner la garantie que nous ferons tout pour que les matériaux utilisés tiennent le plus longtemps possible.

Concernant les pistes cyclables et la peinture de celles-ci, c'est mon collègue Pierre-André Monnard qui vous répondra. C'est bien le personnel de la voirie qui s'occupera de refaire la peinture après l'hiver, mais le choix de comment et où le faire dépend du département de la sécurité.

Il est vrai que cela coûte cher de faire des essais pour le revêtement phono-absorbant, mais nous devons le faire. Jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons pas trouvé le revêtement idéal pour notre région. Certains revêtements posés à La Chaux-de-Fonds sont en très mauvais état, après un an ou deux, alors qu'à Genève, ils donnent encore entière satisfaction après sept ans.

Sommes-nous de trop bons élèves ? Si je n'engageais que moi, je dirais qu'en Suisse, nous voulons être de trop bons élèves. La Chaux-de-Fonds n'est pas en-dehors de la Suisse et nous sommes soumis à des lois. L'ordonnance sur la protection contre le bruit est entrée en vigueur en 1986. Cela n'est donc pas une nouveauté. Un délai d'assainissement pour les routes a été fixé au 31 mars 2002, mais il a été repoussé au 31 mars 2018. La Confédération ne subventionnera plus les travaux d'assainissement après cette date. Nous ne sommes pas *bons élèves* car nous sommes très loin de l'objectif.

Comme plusieurs d'entre vous l'ont dit, l'entretien du réseau routier est insuffisant. A mon avis et à celui du Conseil communal, il est important que ces travaux se fassent.

Le POP a souvent posé la question concernant les pavés autour de l'Hôtel-de-ville (pas ce soir, mais je profite d'y répondre). Il reste deux secteurs à faire. La taille de ces surfaces est importante, c'est pourquoi nous ne pouvons pas confier cela au Service de la voirie, mais nous devons engager une entreprise. Nous souhaitons le faire et nous ferons tout notre possible pour le faire avec les budgets que nous avons. Si nous n'y arrivons pas, je soumettrai un budget, l'année prochaine, à mes collègues, afin que les dames qui viennent ici avec des talons ne se les tordent pas trop.

Mme De Reynier, vous considérez l'acceptation de ce rapport comme un chèque en blanc. Non, ce n'est pas un chèque en blanc ! Le crédit concerne l'entretien des routes et pas autre chose. La répartition du montant est précisée, dans les grandes lignes (planches d'essais : CHF 250'000.–, routes des environs : CHF 500'000.–, etc...).

Néanmoins, je comprends votre approche et, avant de déposer le rapport, je n'étais pas satisfait. Je comprends votre souci légitime de savoir où seront faits les travaux. Mais, il y a deux ans, le groupe socialiste a voté, comme un seul homme, CHF 2'000'000.– au crédit des routes. Quand j'ai su que le groupe socialiste disait non à ce rapport, je me suis demandé ce que je faisais de différent de mon prédécesseur. J'ai relu tout le débat car j'aime bien savoir ce que je fais de faux. Mon prédécesseur ne vous en a

pas dit plus sur les endroits où seraient faits les travaux. Par contre, il a inséré un tableau excel, qui provenait du fichier dont vous parliez et qui indiquait que la dégradation 2008/2009 est de 1, 2 ou 3. Aujourd'hui, je ne vous ai pas mis cela car j'ai changé d'ingénieur. J'ai discuté avec lui et je dis que l'informatique, c'est une chose, mais je veux savoir si, sur place, c'est vrai ! Je ne veux pas dépenser de l'argent parce que l'informatique me le dit, alors que la route est en parfait état. Mon ingénieur a dit qu'il ne prendrait pas d'engagement sur un logiciel dont il savait qu'il ne donnait pas entière satisfaction. Il voulait voir si ce qui était noté dans l'informatique était vrai, dans la réalité. Force est de constater qu'il avait raison. Nous avons fait ce contrôle et, comme je l'ai dit à la Commission des infrastructures, je m'engage à leur transmettre les résultats. Or, à ce moment-là, nous ne les connaissions pas et le rapport devait partir.

J'estime que le Conseil communal ne doit pas dilapider l'argent. Soit l'informatique donne un élément juste, confirmé dans les faits et nous ferons les travaux, soit nous ne les ferons pas.

A notre connaissance, aujourd'hui, des travaux sont nécessaires à Numa-Droz, Charrière, Balance/Cure, Fritz-Courvoisier, Alexis-Marie-Piaget, Boulevard des Eplatures, le Valanvron, la Sombaille, la Jouxderrière, la montée du camping et le Mont-Cornu. Nous avons constaté, sur place, que des travaux étaient nécessaires à ces endroits-là et il reste quelques petites choses, à gauche et à droite.

Il est très important de voir le processus. Je pourrais vous donner un tableau avec n'importe quoi et vous mener en bateau. Mais, par respect pour vous et pour mon nouvel ingénieur, je ne le ferai pas car, en finalité, ce ne seraient pas ces travaux qui seraient effectués, ou ils seraient faits mais cela n'aurait pas été le bon choix.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et cultes) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je réponds à la question concernant le problème de sécurité lié au marquage.

Une équipe de peintres travaille, aux TP, sous la responsabilité du SDP. Le problème le plus important est celui du gel. Entre novembre et avril, nous ne pouvons travailler qu'avec difficulté et, si nous devons le faire, c'est en chauffant la route et dans des conditions de travail qui laissent des traces non permanentes.

Cette année, nous avons repris le 22 mars car nous avons eu la chance d'avoir des conditions climatiques intéressantes.

Pour votre information, nous travaillons dans un système de sécurité et de légalité. Nous travaillons, dans l'ordre de priorité :

- ~ le marquage des passages piétons dans les environs de la Place des Forains car les forains arrivent au début de la saison,
- ~ les 1000 passages piétons intra-muros, avec une priorité absolue aux abords des écoles,

- ~ les stops et cédez-le-passage, qui nous sont imposés par l'OCR,
- ~ le marquage de l'entier du parcours d'examen cycliste car celui-ci a lieu au mois de mai,
- ~ les bandes cyclables et les voies de bus,
- ~ le POD (au mois de juillet). Ce travail doit être fait de nuit pour éviter des problèmes de circulation.
- ~ Nous profitons de la fin de l'année pour compléter ce qui a été fait dans le cadre des travaux et refaire les 30 km/h dans les quartiers, respectivement les kits écoles,
- ~ Dans le temps qu'il nous reste, les places de parc et les équerres dans les quartiers.

C'est le système de travail que nous appliquons, années après années. Cette année, nous pourrions travailler normalement car nous avons pu commencer tôt. Il y a deux ans, nous avons engagé, dès le mois d'août, une deuxième équipe de peintre car nous ne respections pas la sécurité et la légalité. Merci.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le logiciel est-il utile ? Faudrait-il mieux l'alimenter ? Si l'ingénieur doit aller sur place pour l'alimenter...

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur Stähli, je crois que plus les années passent et plus vous avez des questions intelligentes. Vous avez raison et nous sommes exactement en train de discuter de la question que vous posez. Si le logiciel se plante dans 85% des cas, il ne sert à rien.

Nous avons convenu de contrôler si l'information qui est donnée est cohérente et juste et, s'il ne sert à rien, nous ne nous en servons plus et ne payerons plus son entretien.

Mon nouvel ingénieur a discuté de cet outil extraordinaire avec des collègues. Il m'a dit, ce soir encore, que certains aiment être derrière un bureau et pianoter et que d'autres vont sur le terrain et constatent que ce n'est pas toujours ce que dit l'ordinateur qui est juste.

Il faudra s'assurer que le logiciel est bien alimenté, mais si, systématiquement, il donne de fausses informations, il ne sert à rien.

Mme Marie-France De Reynier Porta, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie le Conseil communal pour ses réponses qui nous ont complètement satisfaits.

Vous avez vérifié le rapport précédent de M. Hainard. Ma mémoire m'avait sans doute transformé un peu l'esprit car je me souvenais d'une liste plus précise, mais je m'en remets à votre vérification. Merci.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Mme De Reynier, j'aurai le plaisir, après la séance, de vous montrer la liste.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

L'arrêté est accepté par 33 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal **relatif à une demande de crédit de CHF 1'565'000.- TTC** **pour la mise en conformité de la patinoire des Mélèzes et** **en réponse au postulat PLR du 30 septembre 2009** (du 6 avril 2011)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Introduction

En date du 3 septembre 2009 un rapport conjoint du Service de l'urbanisme et de l'environnement et de l'Établissement cantonal d'assurance et de prévention (ECAP) est parvenu au Service des sports de la Ville de la Chaux-de-Fonds concernant la sécurité du site des Mélèzes.

Ce rapport met en évidence différents problèmes concernant la sécurité de la patinoire des Mélèzes. Plusieurs aspects y sont détaillés comme le comptage et le calcul de la capacité d'accueil du site, l'analyse des voies d'évacuation, les locaux (buvette juniors, locaux techniques et autres bars), et les combustibles à risque. Ce rapport demande de prendre des mesures urgentes et des adaptations à faire dans un laps de temps le plus réduit possible.

Débats au Conseil général et postulat

Lors de la séance du 30 septembre 2009 (voir PV pages 1427 et suivantes), à l'occasion de l'examen du rapport du Conseil communal à l'appui de diverses demandes de crédit dans le cadre d'un programme de soutien à l'économie régionale dans le contexte de crise économique mondiale, votre Conseil amendait les deux arrêtés qui lui étaient soumis. Les deux demandes de crédit suivantes étaient en effet retirées de la liste des projets retenus :

1. CHF 500'000.- pour la réfection des gradins de la Patinoire des Mélèzes (réallocation d'investissement 2009) ;
2. CHF 310'000.- pour la réfection de la clôture, du couvert à matériel et du carré de sable du Paddock du Jura (prélèvement au fonds de soutien à l'économie).

Durant la discussion sur ce rapport plusieurs groupes s'interrogeaient sur la pertinence de procéder à la réfection des gradins de la Patinoire des Mélèzes compte tenu du très récent rapport sur la sécurité que le Conseil communal venait de recevoir et dont la presse avait fait état. Il apparaissait dès lors que la priorité devait être mise d'abord sur les aspects de sécurité de manière à répondre aux normes actuelles et, ce faisant, permettre d'augmenter à nouveau le nombre de spectateurs que la patinoire peut potentiellement accueillir (de 5300 à 5800 personnes). Par ailleurs, le Conseil général, comme d'ailleurs la Commission des sports avant lui, se montrait dubitatif sur le montant prévu pour la réhabilitation du Paddock du Jura. Ce projet soulevait en effet plusieurs questions de fond que l'on peut résumer ainsi :

1. nécessité du maintien d'une installation de ce type ;
2. localisation de ladite installation dans un quartier en plein développement ;
3. prix de sa réhabilitation.

Lors de ce même débat, et dans le même état d'esprit, votre Autorité acceptait tacitement le postulat suivant : *« Le Conseil communal étudie l'affectation de l'argent économisé par l'abandon lié au Paddock à la sécurité de la Patinoire des Mélèzes »*.

Historique patinoire

Un permis de construire a été délivré en 1996 pour le réaménagement de la patinoire comprenant principalement deux prolongements de la tribune "est" (places debout), la création d'une tribune suspendue au sud et la création d'un local de presse au nord-est. Suite à ces transformations, la capacité est établie à 7000 places (5930 debout et 1070 assises). La Ville n'a pas de document qui précise comment la capacité a été calculée à l'époque.

En 2008, la nouvelle zone VIP permet d'avoir 59 places assises supplémentaires et 100 pour toute la loge en fonction des voies d'évacuation de cet espace qui sont situées au nord et en ouest.

Fin 2008 une rangée de 99 sièges est ajoutée en haut de la tribune Ouest. En date du 20 février 2011 la patinoire recèle 1259 places assises pour un total accordé de 5800 places. Ce total autorisé a été confirmé par les services concernés de la ville.

Analyse

Afin de ne rien négliger dans l'analyse du site, des réunions avec les différents services de la Ville se sont succédé pour déceler tous les manquements de cette installation. Sans entrer dans le détail de ces débats, force est de constater que plusieurs aménagements doivent être entrepris afin de sécuriser au mieux les lieux en y garantissant une capacité d'accueil digne de l'équipe phare de la Ville (objectif 6000 spectateurs). Dans un premier temps, la Ville a investi CHF 40'000.- pour les premiers aménagements urgents. Par la suite une seconde enveloppe de CHF 15'000.- a été accordée par le Conseil communal pour une deuxième phase afin de sécuriser les matchs des play-offs 2010-2011 avec une capacité de 5800 per-

sonnes. L'utilisation de ces deux crédits est présentée en détail ci-dessous. Ces travaux ont été réalisés avec la collaboration des inspecteurs de la prévention incendie de la ville.

Pour la suite, les services concernés établirent la liste des travaux à réaliser pour être dans les normes d'une installation telle que la patinoire des Mélèzes.

Réalisation première phase projet sécurité patinoire

Le premier crédit urgent (article 95 de CHF 40'000.-) du 4 avril 2010 a permis les réalisations suivantes :

- portes de secours coté sud (trois) ;
- escaliers d'évacuation (demi-marches) ;
- éclairage et luminaires supplémentaires pour les voies d'évacuation (bornes de sécurité) ;
- modification et adjonction de barrières de sécurité ;

Le second crédit (article 95 de CHF 15'000.-) du 26 janvier 2011 a permis de sécuriser le local de stockage de l'ammoniac. L'obligation de cette isolation concerne l'évacuation sud-est de la patinoire qui se trouve très étroitement liée à ce local :

- isolation du local par une maison spécialisée ;
- escaliers d'accès (échelle de secours) ;
- modification de l'armoire électrique pour l'alarme ammoniac.

Situation actuelle

Même si la situation actuelle n'est pas idéale, les travaux déjà réalisés permettent un accueil presque normal d'une manifestation telle qu'un match du HCC. La sécurité n'ayant pas de prix, mais ayant un coût, la suite de ce rapport met en évidence les travaux qu'il reste à réaliser pour répondre aux normes actuelles en matière de sécurité.

Description détaillée des investissements

- **Contrôle d'accès**

Depuis plusieurs années la question du contrôle d'accès des sites sportifs est ouverte. Le Service des sports, relancé à répétition par des utilisateurs des installations (et notamment le HCC) ainsi que par les services en charge de la sécurité (Service du domaine public et Police neuchâteloise) a entrepris une réflexion afin de trouver une solution qui soit à la fois adéquate, économiquement supportable, applicable sur tous les sites, et qui réponde aux demandes liées à l'exploitation des différents sites et aux exigences en matière de sécurité.

La solution préconisée, basée sur cette analyse globale de tous les sites sensibles actuels, permet de trouver une solution pour répondre aux critères résumés ci-dessus. L'objectif est de connaître et de contrôler avec certitude le nombre de personnes qui entrent et qui ressortent d'un site comme la patinoire, cela permet par ailleurs d'éviter un "coulage" qui coûte cher aux organisateurs d'événements sportifs lors de grandes affluences. Par ailleurs ce système informatisé permet également d'obtenir des données statistiques fiables, de libérer, aux heures creuses, le personnel de caisse, de contrôler à distance le mur d'escalade de la halle Volta ou encore, dans le cas de la Piscine des Arêtes, de permettre au personnel de surveillance de se concentrer sur cette tâche sans être distrait par le service à assumer à la caisse. Un cahier des charges très complet a été réalisé afin de lancer un appel d'offre. A ce stade, et compte tenu des priorités retenues, les sites concernés sont la Piscine et la Patinoire des Mélèzes (accès public et manifestations), la Piscine des Arêtes et le mur d'escalade de la halle Volta. Le cahier des charges prévoit une évolution possible pour le site de la Charrière.

- **Buvette des juniors**

Aucun élément n'est actuellement anti-feu dans ce local. L'isolation doit être mise aux normes.

- **Buvette des juniors**

La ventilation de la buvette ne répond plus aux normes actuelles.

- **Buvette des juniors**

Le canal de cheminée doit être chemisé. Un carrelage de protection a déjà été réalisé par le Service des sports.

- **Protections individuelles**

Après l'isolation du local ammoniac, la protection individuelle des agents techniques doit être améliorée. Des protections individuelles et un lavabo doivent se trouver à l'entrée du local.

- **Accès**

Cette infrastructure est un véritable "moulin". Le Service des sports a comptabilisé 890 clés distribuées, dont plus de 190 passes généraux, dans la nature et dont personne ne sait qui les détient! Les derniers événements (plusieurs petits vols et un plus important le 12 février) confirment la nécessité de revoir complètement le contrôle d'accès de l'entier du site. Il faudra le doter d'un système de clé permettant l'identification des allées et venues et la désactivation des clés perdues. Une consigne de CHF 100.- sera perçue, comme c'est le cas pour les halles de gymnastique.

- **Carburant**

La situation actuelle n'est plus acceptable. La sécurisation du stockage de nos carburants est une obligation (stockage et cuve de rétention).

- **Tribune Est**

La tribune Est (places debout) n'est plus aux normes. Cette dernière doit être modifiée selon la législation actuelle (déambulation, évacuation). A ce stade il subsiste deux options possibles :

- soit une coursive est ajoutée à la tribune actuelle et les gradins en béton sis en dessous devront être réhabilités ;
- soit la tribune est agrandie jusqu'au bord de la piste de glace ;
- selon la variante qui sera choisie, des sièges supplémentaires (500) seront nécessaires;
- le budget sollicité prend en compte le coût maximum;

- **Public à mobilité réduite**

L'emplacement pour les personnes à mobilité réduite n'est vraiment pas idéal. Un déplacement du lieu d'accueil et son adaptation devient nécessaire.

- **Gradins**

Les gradins (en dur) autour de la piste sont fortement dégradés. Une première réfection a été faite en 1997 pour la partie nord (accueil des supporters adverses). La même rénovation doit-être faite pour la partie Est et Sud de la patinoire.

- **Signalisation de sécurité**

Tout changement dans l'infrastructure demande une adaptation des bornes et indications de secours.

- **Chronométrage**

Cette installation ancienne devient problématique pour les pièces de rechanges (difficiles à trouver) et car il ne sera plus possible d'ici un an ou deux de trouver les ampoules nécessaires à son fonctionnement (ce type d'ampoules vont être interdites).

Comme cette horloge est pendue au plafond de la patinoire, un nouveau calcul de statique de la toiture est en cours afin de préciser la charge admissible. La nouvelle installation de chronométrage sera pourvue de la technologie "LED". Une participation du club local est envisagée en fonction du modèle qui sera retenu (suivant le choix opéré le prix peut varier de CHF 150'000.- à plus de CHF 800'000.-). La Ville n'investira, au maximum, qu'un montant de CHF 150'000.- représentant le prix d'une horloge répondant au standard minimal. Si le HCC souhaite, notamment pour pouvoir valoriser de l'espace publicitaire, un modèle plus grand et équipé d'écrans, il en supportera la plus value.

- **Vidéosurveillance**

D'une manière générale le Conseil communal n'est pas favorable à la multiplication d'installations de vidéosurveillance en ville. Cependant, et afin de répondre à la problématique tout à fait spécifique de la gestion d'une foule concentrée dans une installation sportive, il a considéré qu'il devait entrer en matière sur la demande des services en charge de la sécurité.

En ce qui concerne la Patinoire des Mélèzes, il convient de mentionner ceci :

- les installations dans les stades sont du ressort des propriétaires. La nécessité d'une installation de vidéosurveillance a déjà été démontrée à de nombreuses reprises. De plus, elle s'inscrit dans le prolongement ou en complémentarité avec les mesures prises par la police ;
- le poste de commande est desservi prioritairement par la sécurité interne du club avec si besoin un appui des spécialistes de la police. Couplé au noeud cantonal, il permet de vérifier rapidement les individus fichés dans la base de données Hoogan ;
- c'est un outil qui contribue à assurer l'ordre dans le stade et à interdire l'accès aux individus qui ne se comportent pas correctement, par le fait que la preuve photographique est reconnue par la justice ;
- rencontré lors d'une séance à l'invitation du chef du DJSF, M. Augsburgers de la ligue nationale de hockey reconnaissait le bienfondé de ce type d'installation. Un grand nombre de stades de glace disposent d'une installation de vidéosurveillance ;
- l'installation de ce système de vidéosurveillance a été soumis à l'approbation du Délégué à la protection des données.

- **Toiture**

En cas de déneigement de la toiture, des mesures de sécurité sont obligatoires (ligne de vie ou barrière).

- **Soude**

Seul objet urgent pour la piscine pour permettre d'adapter le stockage aux normes actuelles.

Synthèse et coûts des travaux déjà réalisés (article 95 n°1)

Sujet	Priorité	Coût
Portes de secours (trois)		CHF 14'067.-
Demi-marches tribune Est		CHF 8'485.-
Bornes de sécurité		CHF 1'984.-
Barrières de sécurité		CHF 3'309.-
Modification et adjonction lumière		CHF 8'778.-
Stockage du carburant (1 ^{ère} phase)		CHF 2'930.-
Total		CHF 39'553.-

Synthèse et coûts des travaux déjà réalisés (article 95 n°2)

Sujet	Priorité	Coût
Isolation du local d'ammoniac		CHF 9'725.-
Échelle de secours		CHF 2'064.-
Modification de l'alarme ammoniac		CHF 1'000.-
Total		CHF 12'789.-

Synthèse et coûts des travaux à réaliser en 2011

Sujet	Priorité	Coût
Contrôle d'accès	1	CHF 400'000.-
Anti-feu buvette juniors	1	CHF 50'000.-
Ventilation et canal de cheminée buvette juniors	1	CHF 8'000.-
Protection des agents techniques dans la machinerie (ammoniac)	1	CHF 10'000.-
Accès (cylindres et clés)	1	CHF 40'000.-
Carburant (stockage)	1	CHF 25'000.-
Tribune Est	1	CHF 250'000.-
Sièges supplémentaires (500)	1	CHF 15'000.-
Emplacement handicapés	1	CHF 10'000.-
Local du personnel	1	CHF 7'000.-
Total		CHF 815'000.-

Synthèse et coûts des objets à réaliser en 2012

Sujet	Priorité	Coût
Réfection des gradins	2	CHF 500'000.-
Bornes de sécurité	2	CHF 10'000.-
Horloge de chronométrage	2	CHF 150'000.-
Vidéosurveillance	2	CHF 60'000.-
Toiture	2	CHF 25'000.-
Soude piscine	2	CHF 5'000.-
Total		CHF 750'000.-

Calendrier des travaux

Les étapes du projet de rénovation vont s'étaler jusqu'à fin décembre 2012 en fonction des priorités des tableaux ci-dessus :

- adjudication définitive par thème ;
- début des travaux mai 2011 ;
- fin des travaux prévus décembre 2012.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Le présent projet correspond aux lignes prioritaires fixées dans le programme de législature ainsi qu'aux priorités définies dans le rapport relatif à l'état des lieux des infrastructures sportives, aux priorités et au calendrier des investissements nécessaires à leur pérennité.

Subventions

Une partie des travaux mentionnés ci-dessus font l'objet d'une demande de subvention auprès de l'ECAP pour un montant de l'ordre de CHF 100'000.-. Par ailleurs une demande de subvention sera déposée auprès du Fonds des sports. Les éventuelles subventions reçues seront portées en déduction du crédit sollicité.

Conséquences sur les finances

Un montant de CHF 310'000.- sera prélevé en 2011 au fonds de soutien à l'économie pour financer une partie de ces travaux. Par ailleurs il convient de rappeler qu'un montant de CHF 500'000.- investi dans ce projet concerne une réallocation d'investissement 2009.

En conséquence le montant à prendre en considération pour calculer les conséquences sur les finances est de **CHF 1'255'000.-** (soit le montant total du crédit moins le prélèvement au fonds).

En application des directives établies par le Service des communes en matière d'amortissements, la charge financière annuelle moyenne de l'investissement peut être estimée comme suit :

La charge annuelle pour la Ville sera de :

- Amortissement : CHF 1'255'000.- x 7.35% (taux moyen) CHF 92'242.-
- Intérêts à 3% (taux moyen des emprunts de la ville) sur la moitié de l'investissement CHF 18'825.-

Soit une charge annuelle moyenne de CHF 111'067.-

Les travaux susmentionnés figurent au budget des crédits à solliciter pour un montant de CHF 1'500'000.- au Service des sports. La charge d'intérêts relative à ce montant est déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement a été inclus dans le budget.

Conséquences sur les ressources humaines

La mise en place d'un contrôle d'accès par portique avec gestion informatisée permettra une réorganisation du travail des caissières de la piscine/patinoire des Mélézes et des gardiens de la piscine des Arêtes. En effet, cela permettra une présence plus importante d'hôtesse d'accueil en période de grande affluence et accélérera le processus d'entrée à la piscine et à contrario cela permettra de diminuer leur temps de présence les jours de mauvais temps et permettra de réduire les heures d'ouverture de la caisse, tout en permettant l'accès aux installations.

Pour les Arêtes, cela nous évitera de devoir engager du personnel supplémentaire pour la surveillance du bassin. Cette installation permettra au gardien de se concentrer sur ses tâches premières, à savoir la surveillance du bassin et des vestiaires, améliorant ainsi la sécurité.

Collaboration intercommunale

La nature des travaux présentés ci-dessus n'entraîne aucune possibilité de collaboration intercommunale. Le présent rapport sera communiqué pour information, comme cela est systématiquement le cas, au groupe de travail "RUN – 3 villes sports".

Éléments relatifs au développement durable

d) aspects environnementaux

La sécurisation du local ammoniac et du stockage de carburant, de son transport (moins de trajet entre la voirie et le centre sportif) ainsi que le conditionnement sécurisé du chlore de la piscine participe à l'aspect environnemental.

e) aspects sociaux

L'état de santé détermine dans une large mesure la qualité de vie de l'individu. Il exerce aussi une influence importante sur la vitalité économique. La sécurité, la protection de l'individu et la promotion de la santé sont par conséquent des objectifs prioritaires du développement durable. Notre Ville, par son soutien aux associations utilisant toutes les infrastructures sportives de la Ville et avec la patinoire des Mélézes, s'inscrit ainsi pleinement dans les buts poursuivis en matière de promotion de la santé.

f) aspects économiques

Entretenir son patrimoine c'est aussi contribuer à ne pas léguer aux générations futures des dettes trop lourdes à assumer. En ce sens le programme de travaux décrit dans le présent rapport répond pleinement aux objectifs d'un développement durable. Par ailleurs, il faut relever que de tels travaux auront un impact positif sur l'économie locale ou régionale car, pour l'essentiel, ils pourront être attribués à des entreprises locales.

Préavis de la Commission des sports

Lors de sa séance du 5 avril 2011, la Commission des sports a été saisie du rapport. Elle a donné un préavis favorable à l'unanimité des membres présents et recommande son acceptation par le Conseil général.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter l'arrêté ci-dessous et de classer le postulat PLR du 30 septembre 2009.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

Le chancelier
Thibault Castioni

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

Vu le rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- Un crédit de CHF 1'565'000.- est accordé au Conseil communal pour la réalisation de divers travaux à la Patinoire des Mélèzes.

Article 2.- Un montant de CHF 310'000.- est prélevé au fonds de soutien à l'économie pour financer le présent crédit.

Article 3.- Ce crédit figurera au compte des investissements du Service des sports.

Article 4.- L'investissement sera amorti au taux annuel de 7.35%.

Article 5.- Les subventions éventuelles viendront en déduction du crédit.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

Marc Schafroth

La secrétaire

Aline Fleury

M. Pascal Bühler, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les membres du Parti socialiste ont pris connaissance avec intérêt de la demande de crédit portant sur la mise en conformité de la patinoire des Mèlèzes. Ce rapport est clair, concis, tout en étant complet et synthétique.

Nous avons pris bonne note que plusieurs aménagements doivent encore être entrepris, à brève échéance, afin de sécuriser les installations de la patinoire, ce qui permettra de répondre aux normes de sécurité actuelles et par là même de garantir une capacité d'accueil des spectateurs, estimée à environ 5'800 personnes.

Nous avons été étonnés d'apprendre que la patinoire était, selon les termes du rapport, un "*véritable moulin*" et qu'un nombre important de clefs étaient éparpillées dans la nature, à tout vent, sans aucun contrôle. Il est, dès lors, primordial de remettre rapidement de l'ordre aux Mèlèzes, par la mise en place d'un contrôle d'accès sûr et efficace, puis de l'étendre à d'autres lieux sportifs. Il en va de même de la remise aux normes des autres installations et locaux de la patinoire.

Il est également judicieux de profiter de la mise en conformité de la patinoire pour aménager un nouvel emplacement pour les personnes à mobilité réduite qui en ont bien besoin. La situation actuelle n'étant, de loin, pas satisfaisante.

Dans le prolongement de ce rapport, notre groupe a deux questions au Conseil communal, à savoir :

Nous avons pu lire récemment dans L'Impartial (du 7 avril 2011) qu'au contraire de Genève-Servette et Sierre, le HCC avait obtenu sa licence de jeu pour la saison prochaine, ce qui nous réjouit. Pour l'obtenir, les clubs doivent remplir des conditions matérielles et formelles, dont notamment le respect de directives relatives aux infrastructures et à la sécurité, ainsi que, pour la première fois, des critères liés aux installations sportives.

Nous aimerions ainsi savoir si l'absence des travaux de mise en conformité prévus dans le présent rapport et agendés en 2011 et 2012 pourrait avoir des conséquences néfastes sur l'octroi de la licence de jeu pour cette année, voire les années suivantes, tant au niveau de la LNB que celui de la LNA.

Une demande de permis de construire relative à la création d'une nouvelle loge, sise au Sud-Est pour le Goal-Club du HCC, a été publiée récemment dans la feuille officielle (21 avril 2011). Le Conseil communal peut-il nous confirmer que cette réalisation est compatible, tant avec le planning qu'avec les travaux de mise en conformité ? A sa connaissance, est-ce que d'éventuelles oppositions à cette nouvelle loge auraient déjà été formulées ?

Merci de vos réponses.

Quant à la présence de la vidéosurveillance dans la patinoire des Mélézes, nous partageons l'avis du Conseil communal de ne pas multiplier ce type d'installations en ville. Toutefois, en ce lieu et pour les raisons invoquées dans le rapport, nous n'y sommes pas opposés.

Le Parti socialiste acceptera cette demande de crédit. Je vous remercie de votre attention.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pour d'autres motifs, fin septembre 2009, il était déjà question des gradins de la patinoire des Mélézes. Le rapport conjoint de l'ECAP et du Service de l'urbanisme et de l'environnement, reçu peu de temps avant et mettant en cause divers aspects ayant trait à la sécurité des employés, usagers et spectateurs, avait modifié les priorités, sécurité oblige ! Cette sécurité a un prix, la facture s'avère assez salée, mais il est important que nos installations remplissent les standards en vigueur, sous peine de ne finalement plus pouvoir les utiliser du tout et ce également avant qu'un accident ne nous fasse regretter de ne pas l'avoir fait plus tôt. Si les mesures les plus urgentes ont déjà été prises, il subsiste néanmoins encore de nombreux aspects à mettre aux normes et non des moindres et aujourd'hui, nous n'avons plus vraiment le choix.

Si pour le contrôle à distance de la fréquentation du mur d'escalade de la Halle Volta et pour permettre aux employés de la piscine des Arêtes de se concentrer sur la surveillance des bassins et des vestiaires, nous pouvons suivre le Conseil communal, par contre, nous manifestons quelques inquiétudes quant aux conditions de travail des caissières du complexe des Mélézes. Nous dirigeons-nous vers une augmentation du travail sur appel, une diminution du nombre de places de travail ? Le Conseil communal peut-il nous rassurer sur ce point ?

Si nous comprenons bien que tous les utilisateurs qui occupent les lieux, en dehors des heures d'ouverture au public, ont besoin d'un tel *Sésame*, nous nous interrogeons sur la quantité des clés en circulation *sauvage* pour ce site des Mélézes. Si la biodiversité nous tient à cœur, voilà cependant une espèce qu'il conviendrait d'éradiquer ou, au moins, de domestiquer dès que possible.

Il nous paraît également important d'assurer un accueil de qualité pour les personnes à mobilité réduite. Le déplacement et l'adaptation de l'espace dévolu à cet effet recevra donc notre appui, ainsi que tous les autres points énumérés dans ce rapport. Je vais donc arrêter là leur inventaire afin de ne pas trop allonger.

Encore deux interrogations quant aux CHF 7'000.– engagés pour le local du personnel. Cette somme figure dans le tableau, mais aucun commentaire ne l'accompagne. Quels travaux sont envisagés pour cette petite somme et les utilisateurs de cet espace ont-ils été consultés sur leurs éventuels besoins ?

Certains que les aspects sociaux, environnementaux et économiques auront bien été pris en compte tout au long de ce projet, les Verts suivront donc le préavis favorable de la Commission des sports et accepteront l'arrêté, ainsi que le classement du postulat.

Avant de terminer, une dernière question qui a trait à la sécurité hors de l'enceinte des installations sportives: Le Conseil communal a-t-il des informations au sujet des tractations entre le Conseil d'Etat et les clubs sportifs, concernant les frais de sécurité à l'extérieur des patinoires et autres stades ? Je vous remercie de votre attention.

M. Karim Boukhris, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP vous propose d'accepter le rapport relatif à la mise en conformité de la patinoire des Mélèzes.

Certes, l'investissement engagé peut paraître important, peut-être trop important pour certains, mais il ne s'agit que de travaux liés à la mise en conformité des infrastructures. Il s'agit de mesures urgentes, nécessaires pour que la patinoire et la piscine puissent continuer à être utilisées, dans des conditions acceptables. Il s'agit de mesures urgentes, mais pas précipitées. Les réfections et améliorations prévues font partie du rapport relatif à l'état des lieux des infrastructures sportives. Elles font donc partie d'une vision à long terme et globale des infrastructures. Nous tenons à féliciter les auteurs de ces deux rapports.

Le groupe acceptera ce rapport et l'entier des travaux qu'il prévoit. Ceux-ci forment, en effet, un ensemble nécessaire et cohérent. Je vous remercie.

M. Paul-André Liard, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a pris connaissance du rapport concernant la patinoire des Mélèzes.

D'emblée, nous saluons l'effort consenti à l'élaboration de ce rapport. Nous tenons à remercier ses auteurs. Avec raison, l'accent est spécialement porté sur la sécurité des lieux. Les principaux aspects sont excellemment détaillés et analysés au cours de ce rapport.

La réalisation des travaux programmés apportera de nombreux avantages au site et contribuera à la fierté de notre Ville de posséder des infrastructures sportives dignes de ce nom.

Nous prenons note que ce crédit figurera au compte des investissements du Service des sports.

Par conséquent, les représentants de l'UDC sont favorables à cette dépense.

M. Denis Cattin, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR a lu attentivement le rapport qui nous est soumis ce soir.

A sa lecture, plusieurs interrogations demeurent. Je ne vais pas en faire un déballage, page par page, mais plutôt pour certains chapitres.

Historique

La ville mentionne qu'elle n'avait pas de document qui précise comment la capacité a été calculée, à l'époque. Est-ce que les normes AEAI, ainsi que celles de la Ligue Suisse de hockey pour les capacités ne donnaient pas de fil rouge ? Et aujourd'hui, quelles normes ou bases légales ont été prises en compte pour l'attribution de la nouvelle capacité ?

La sécurité de notre patinoire, respectivement des spectateurs et du personnel qui l'entretient quotidiennement, est importante. Nous soutenons les objectifs prioritaires du développement durable de la sécurité, la protection de l'individu et la promotion de la santé.

Parlons de sécurité des spectateurs concernant les travaux déjà réalisés : les demi-marches, mises en place dans la tribune Est, sont dangereuses en cas d'évacuation, de même lors d'affluence importante de spectateurs. Que l'on mette en couleur le sol, pour inciter le public à ne pas stationner, est justifié mais cela doit être contrôlé pour garantir la sécurité en cas d'évacuation. Cela dit, des demi-marches, c'est une catastrophe. Ce style de mesures, pour empêcher les spectateurs de stationner sur les couloirs, est du gaspillage d'argent, même pour CHF 8'485.—. Avez-vous pensé aux secouristes ? Non, nous ne pensons pas, selon des discussions avec eux. Même dans l'article de notre quotidien du 26 décembre 2010, "*Dans les coulisses des Mélèzes : Laser et marches dangereux*", on parle d'un spectateur est tombé lourdement en glissant sur une demi-marche et ce n'était pas le seul. Nous sommes conscients que la sécurité a un coût, mais la vie des employés et des spectateurs, elle, n'a pas de prix.

Contrôle d'accès

Le rapport mentionne une réflexion afin de trouver une solution qui soit, à la fois, adéquate et économiquement supportable ?

Le contrôle d'accès est de plus en plus électronique (code-barres) dans les patinoires de Suisse. Mais CHF 400'000.—, cela paraît excessif pour notre groupe. Un amendement a été déposé sur le bureau.

On parle, dans les conséquences sur les ressources humaines, d'une meilleure réorganisation du travail des caissières des piscines-patinoires; que voulez-vous dire ? En période de grande affluence, peut-on les prévoir à l'avance ? Nous dirons non, sauf bien sûr, lors de manifestations annoncées. Et à la patinoire, le contrôle des entrées se fait par des bénévoles du HCC. Nous tenons à rappeler que ce système n'empêche pas la présence de personnel pour le contrôle ou l'aide en cas de problème (billet plié, défectueux, mal imprimé, car c'est de l'électronique). Une fois le passage du billet, il faut passer à la fouille. Que l'on obtienne des données statistiques fiables, pourquoi pas ! Mais, nos infrastructures sportives sont-elles si débordées de personnes qui entrent et qui sortent, pour en justifier l'installation ?

De plus vous mentionnez que les priorités retenues sont les sites de la piscine (nous ne le pensons pas), la patinoire des Mélèzes (il suffit de compter le nombre de billets et d'abonnements vendus d'une façon stricte). Ce système peut être valable lors d'achat de billet par internet. De toute façon, il faudra attendre le passage du contrôle d'accès et cela n'empêchera pas les files d'attente. Pour la piscine des Arêtes, cela ne nous semble pas utile, car que ferons-nous des clients qui n'arrivent pas rentrer et seront énervés ? Concernant le mur d'escalade de la Halle Volta, le groupe PLR s'interroge sur son utilité.

Tribune Est

L'option d'agrandir la capacité de spectateurs est nécessaire, en cas d'affluence importante lors de grands matchs, avec des couloirs d'évacuation efficaces et sécurisés.

Pour le public à mobilité réduite, on doit tenir compte d'emplacements idéaux et adaptés et non, comme on le voit parfois, pris dans la masse de spectateurs, sans voir le déroulement du jeu. Ce public a droit à tous les égards et respects.

Concernant le chronométrage, tout dépend du choix. Les dirigeants du HCC sont-ils au courant de leur possible participation ?

Vidéosurveillance

Il est vrai que le système de vidéosurveillance n'est pas toujours la meilleure solution par sa multiplication. Mais, au jour d'aujourd'hui, les spectateurs Hooligans qui, pour nous, sont inacceptables et coûteux pour le service public, doivent pouvoir être reconnus et interdit d'entrée dans les stades, voire obligés de payer les dégâts occasionnés. Il est clair que l'utilisation du système doit être convenu et réglementé, dans des cas bien précis.

Subventions

Comment cela se fait-il que la demande de subvention auprès du Fonds des sports n'a pas été déposée ? Quelle en est la raison exacte ?

Dans la synthèse des coûts, pourquoi la réfection des gradins n'est pas prioritaire par rapport au contrôle d'accès ?

Malgré toutes ces questions ou remarques, et sauf pour le coût du contrôle d'accès qui nous semble excessif, le groupe PLR est sensible à la sécurité et attend des réponses et des précisions du Conseil communal pour accepter le rapport. Il en va de la modernisation, de l'augmentation des spectateurs à la patinoire, apports important aux ressources financières au HCC, et surtout de la sécurité et santé au travail des collaborateurs du site.

J'aimerais ajouter quelques commentaires personnels : Cela fait de très longues années que je suis supporter du HCC aux Mélèzes et que je le suis dans d'autres patinoires de Suisse, mais je n'ai jamais vu de telles installations de demi-marches dans les couloirs d'évacuation, dangereuses en cas de problèmes. Merci de votre patience et de votre écoute.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au nom du Conseil communal, je vous remercie de l'accueil très favorable réservé à ce rapport. Je m'emploierai à tenter de convaincre le groupe PLR que cette dépense de CHF 400'000.– n'est pas inutile, même nécessaire, voire indispensable.

Aujourd'hui, notre installation est tout à fait conforme pour accueillir des matchs de LNB. Si, par bonheur, le HCC devait être promu en LNA (sous réserve d'une évolution des normes) la seule exigence que nous devrions appliquer rapidement est l'installation de contrôle d'accès avec des bornes.

Concernant la demande de permis de construire de la loge sud-est, le service a été attentif à ce que ces travaux (qui devraient commencer assez rapidement, puisque la mise à l'enquête est en cours) n'interfèrent pas avec les travaux que nous devons faire dans la patinoire. De même, nous avons veillé à ce que ces travaux n'interfèrent pas dans l'exploitation de la piscine, puisque l'été frappe à la porte assez rapidement cette année.

Le groupe des Verts manifeste quelques inquiétudes quant aux conditions de travail des caissières. Justement, l'installation d'un contrôle d'accès permettra de les améliorer. J'ai été relativement surpris, il y a quelques années, quand nous avons vraiment commencé de réorganiser le service, de découvrir que les caissières travaillaient, parfois, notamment les jours d'affluence, de 9h00 à 20h00, sans pause. Evidemment, c'est absolument illégal. Lorsque nous avons découvert cela, nous avons sollicité un crédit supplémentaire, de façon à pouvoir engager du personnel vacataire qui puisse permettre aux caissières de la piscine de travailler sur des horaires correspondant aux obligations légales, notamment à notre propre réglementation. Donc, les conditions de travail des caissières ne seront pas péjorées par l'installation de bornes. Au contraire, elles seront améliorées.

La mise en conformité du local pour le personnel est, à la fois, une demande du personnel et de la sécurité et santé au travail. Nous construirons une séparation effective entre les vestiaires et le local de pause et nous agrandirons quelque peu ce dernier. Nous accueillons régulièrement, sur le site des Mélèzes, des travailleurs ORP. Le local à disposition aujourd'hui est vraiment trop exigu. De plus, en fonction des horaires de travail de ces équipes, le personnel mange parfois sur le lieu de travail. La moindre des choses est que l'on puisse quand même assurer un local de pause décent.

Le personnel a, bien sûr, été consulté. Il l'a d'ailleurs tellement été que les CHF 7'000.– permettent d'acheter le matériel et les travaux seront réalisés par nos propres équipes.

Concernant le débat sur la facturation des frais de sécurité, je n'en sais certainement pas beaucoup plus que vous. Le Conseil d'Etat, respec-

tivement la Conférence romande des Conseillers d'Etat en charge de la sécurité, a pris une position de principe. Il a décidé, effectivement, de facturer les frais de sécurité. Le système est assez simple : l'Etat estime que, jusqu'à un certain seuil d'intervention de policiers, on est dans une intervention normale et dans ce cas-là, elle n'est absolument pas facturée. Pour les matchs à risques, nous faisons intervenir des forces supplémentaires qui sont facturées. Le système a déjà été mis en place dans le canton de Neuchâtel, puisque Neuchâtel Xamax a reçu certaines factures. Heureusement, le HCC est nettement moins concerné par cette problématique. Actuellement, en LNB, il n'y a pas autant de problèmes de sécurité que dans le domaine du football.

Neuchâtel Xamax, appuyé par le HCC, pour des raisons de principe et non de coûts, a contesté cette décision du Conseil d'Etat neuchâtelois devant le Tribunal fédéral. A ma connaissance, le TF n'a pas encore statué. Dans l'intervalle, Xamax n'a pas payé les factures dues à l'Etat pour les questions de sécurité.

Le calcul pour définir le nombre de spectateurs, dans une installation comme la patinoire, est effectué par la Police du feu et des constructions. Deux méthodes sont admises officiellement pour calculer cette capacité. Elles sont détaillées dans le rapport de septembre 2009 qui avait provoqué le dépôt du postulat auquel nous répondons ce soir :

- ~ Avant les travaux, avec la première méthode, nous arrivions à une capacité maximale de 5'200 et avec la deuxième méthode, à 5'309.
- ~ Aujourd'hui, avec les travaux déjà entrepris et ceux que nous allons entreprendre, nous pouvons porter la capacité à 5'800.

Cela nous a été confirmé, par écrit, par la Police du feu et des constructions. Nous avons toujours pour objectif de pouvoir monter la capacité à 6'000, sous réserve de quelques aménagements. Mais, encore une fois, c'est la Police du feu et des constructions qui sanctionne.

Les *célèbres demi-marches* sont aussi une exigence de la Police du feu et des constructions. Elles se trouvent effectivement dans les allées descendantes. Le but est de rendre les escaliers inconfortables, afin que le public n'y stationne pas car, évidemment, en cas de nécessité d'évacuation, les escaliers ne doivent pas être bondés de monde. M. Cattin, vous avez raison, certains problèmes ont été relevés, ainsi que quelques chutes, dont une avec une blessure assez sérieuse. Suite à ces incidents, la Police du feu et des constructions a demandé que ces demi-marches soient maintenues et que nous fassions une évaluation à la fin de la saison, afin de décider si elles devaient être démontées ou si un autre système devait être proposé. Je ne peux pas vous affirmer aujourd'hui, ni qu'elles seront enlevées, ni qu'elles resteront. C'est un point qui est ouvert.

Concernant la pendule de chronométrage, le HCC est parfaitement informé de nos intentions. Nous lui avons clairement indiqué, dès le début,

que la Ville financerait les CHF 150'000.– nécessaires à l'installation de base du chronomètre. Pour le surplus, s'il souhaitait pouvoir disposer d'un meilleur appareil, qui lui permette notamment de valoriser de la publicité, il devrait le financer. Nous en avons encore parlé avec Marius Meyer, dans mon bureau, il y a 3 ou 4 semaines.

La demande de subvention pour le fonds des sports n'a pas été déposée. Elle ne l'a d'ailleurs pas été non plus, au moment où vous avez été saisi du rapport pour le terrain synthétique de la Charrière. Elle sera déposée après votre acceptation de ce rapport. La procédure est différente, selon que l'on sollicite le fonds des sports ou l'arrêté du Conseil d'Etat qui permet de financer les constructions scolaires et sportives, notamment les halles de gymnastique. L'arrêté du Conseil d'Etat sur les constructions scolaires doit être sollicité avant le passage au Conseil général. Pour le fonds des sports, nous pouvons tout à fait envoyer le rapport et solliciter la subvention après le passage au Conseil général. La pratique est donc conforme.

Concernant le contrôle d'accès, je partage votre avis, quand vous dites que CHF 400'000.– est une somme importante, sur un crédit de CHF 1'565'000.–. Mais, c'est une dépense vraiment nécessaire, voire indispensable, sur les différents sites cités dans le rapport.

Pour la patinoire, c'est une demande récurrente du HCC depuis 2006. Elle se fait chaque année un peu plus pressante. Si vous connaissez un peu Marcus Meyer, vous savez que ce n'est pas quelqu'un qui lâche le morceau ! Le HCC argue sur des questions de sécurité, de contrôle des accès et du nombre de personnes et éviter ainsi un coulage important. Il estime, aujourd'hui, qu'il y a environ 15% de spectateurs sauvages qui entrent sans payer leur billet. Cela représente un montant absolument énorme.

En cas de montée du club en LNA, le contrôle d'accès est une exigence de la ligue, pour que le stade de glace soit conforme. C'est également une nécessité, en matière de sécurité, car nous sommes censés connaître le nombre de personnes présentes dans la patinoire, afin de pouvoir contrôler que tout le monde est sorti, en cas d'évacuation. C'est un standard que vous retrouvez dans d'autres installations publiques.

Je vous donne volontiers acte qu'il fait plus sens dans une installation comme la patinoire des Mélèzes que dans un espace public qui connaîtrait une fréquentation moins importante, comme un musée.

Pour la piscine des Mélèzes, j'ai parlé tout à l'heure des conditions de travail des caissières. Le Conseil communal ne peut pas être fier de la façon dont il a fait travailler les caissières, ces dernières années, notamment pendant les périodes de grande affluence, quand, par bonheur, il y a plusieurs jours de beau temps d'affilée. La solution choisie pour les décharger et respecter nos propres règlements a été d'engager des vacataires. Aujourd'hui, avec un contrôle d'accès automatisé, les jours de grandes

affluences, les caissières peuvent rester et continuer de contrôler les abonnements, afin d'éviter les immenses files devant la piscine. Mais, le matin, à 9h00, un jour où il ne fait pas très beau, il n'est peut-être pas utile que le personnel vienne travailler. Sur une installation de ce type, la planification tient compte, autant que faire se peut, de la météo. Aujourd'hui, il y a des annonces météo à 5 jours qui sont assez précises et qui permettent d'organiser le travail. Le contrôle d'accès permettra donc d'améliorer le confort de travail de l'ensemble de l'équipe.

J'avais également quelques réticences, au départ. Les systèmes actuels permettent d'accéder avec un billet ou un abonnement, de payer avec une carte. Toutes les possibilités sont offertes. La caisse restera quand même ouverte à certains moments. Le risque que le public se trouve dans l'impossibilité d'entrer dans l'installation me paraît extrêmement faible.

C'est à la piscine des Arêtes, que nous installerons le premier portail. Si vous refusez ce crédit, la semaine prochaine, je solliciterai auprès du Conseil communal une augmentation de la dotation en personnel du Centre des Arêtes. J'ai assisté, il y a quelques semaines, au congrès de l'Association suisse des sports et j'ai participé à un atelier de travail sur la responsabilité des exploitants par rapports aux accidents qui peuvent se produire dans les piscines. Aujourd'hui, nous ne répondons pas aux normes de sécurité impératives dans les piscines car notre garde-bain remplit deux, voire trois fonctions (garde-bain, caissier et surveillant des vestiaires). Si un accident devait se produire alors que l'un des garde-bain vend des billets à l'entrée, la responsabilité de la Ville, la mienne en l'occurrence, pourrait être engagée. Nous avons attendu pour régler ce problème, de façon à pouvoir mettre en place ce système de contrôle d'accès. La mise en place de ce système au Centre des Arêtes libère le garde-bain qui peut rester auprès du bassin et faire son travail de garde-bain.

Grosso modo, sous réserve de vérifications, je pense que nous devrions, au minimum, augmenter la dotation de ce service d'un poste. Je vous laisse faire le calcul : le coût moyen est de CHF 100'000.– par année. L'installation de contrôle d'accès sera relativement vite amortie.

Le mur de grimpe de la Halle Volta est une installation très prisée par le public. Aujourd'hui, nous avons un petit souci de sécurité car ce mur est géré par les associations avec lesquelles nous avons travaillé pour le financer (par exemple, le Club alpin suisse). Mais, nous n'avons pas de contrôle direct d'accès à ce mur. N'importe qui peut ouvrir la porte, entrer et s'encorder, ou non, et commencer de grimper ! Le fait de poser un contrôle d'accès informatisé permet de contrôler l'accès de ce mur, à distance, sans avoir besoin de caissier.

J'espère ainsi avoir réussi à vous convaincre que ce montant de CHF 400'000.– est, certes important, mais qu'il n'est pas jeté par la fenêtre. C'est vraiment une dépense nécessaire, voire indispensable. Je vous remercie.

M. Pierre-André Rohrbach, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Y aura-t-il des automates pour acheter les billets à plusieurs endroits ? Qu'est-il exactement compris dans les CHF 400'000.– ? Le gros problème sera quand même d'acheter son billet.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le cahier des charges, très précis, que nous avons établi, implique évidemment que la dépense de CHF 400'000.– ne comprend pas seulement les portiques, mais la totalité du système, y compris les distributeurs.

M. Alexandre Houlmann, Chef du Service des sports : Il y aura deux appareils aux Mélèzes, un appareil aux Arêtes, plus la possibilité de prendre ses tickets par internet.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Nous pourrions installer ce même type de système de contrôle d'accès au théâtre, en vendant les mêmes billets que délivre aujourd'hui la billetterie de l'Heure bleue.

M. Denis Cattin, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal a répondu de manière claire à nos questions, surtout concernant les CHF 400'000.– du contrôle d'accès. Notre souci était de savoir si ces contrôles d'accès étaient uniquement réservés pour les achats de billets, à la Caisse communale ou dans les endroits spécifiques. Nous nous rendons compte que cela sera comme pour les billets TRN. Nous sommes donc satisfaits.

De ce fait, nous retirons l'amendement déposé ce soir. Le groupe PLR acceptera le crédit, sans amendement. Nous ne voulons pas empêcher le HCC d'évoluer, ni empêcher d'apporter une sécurité pour le personnel que pour les spectateurs.

Je trouve toujours dommage ce problème de demi-marches. Je suis assidu aux matchs et c'est vraiment catastrophique. Au moment où les gens se déplacent à la buvette, si une personne s'encoule, tout le monde est au fond, contre la barrière. Personnellement, je trouve cela dangereux. Si l'on prend l'exemple du dernier match *La Chaux-de-Fonds-Viège*, où les spectateurs étaient plus que serrés, des gens étaient, malgré tout, sur les demi-marches, durant tout le match. Cela n'empêchera pas les gens de rester sur les demi-marches, afin de voir de manière plus optimale, le déroulement du jeu. Il faut donc réfléchir à ce problème.

Nous sommes conscients que les couloirs d'évacuation sont importants, mais je trouve, comme beaucoup de spectateurs, que ces demi-marches sont plus dangereuses qu'efficaces. Merci.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : C'est assez clair : quand on constate qu'une installation, censée améliorer la sécurité, la dégrade, je pense que nous devons nous poser la question de son utilité.

**L'arrêté est accepté par 33 voix sans opposition.
Le postulat est classé tacitement.**

Rapport du Conseil communal **relatif à une demande de crédit de CHF 1'022'000.00 TTC** **pour l'élaboration des plans d'exécution, le chiffrage du** **projet et l'information sur le nouvel aménagement de la** **place de la Gare** (du 6 avril 2011)

au Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Rappel du contexte

Les Autorités communales ont initié en 2008 une réflexion portant sur un nouvel aménagement de la place de la Gare dans le but de simplifier les flux qui s'y côtoient, sécuriser les déplacements et requalifier ce qui constitue l'une des principales entrées de ville.

Ces objectifs se sont vus renforcés par le rôle stratégique joué par la place de la Gare au centre-ville depuis l'inscription de l'urbanisme horloger au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco.

Le nouvel aménagement de la place de la gare est aussi envisagé comme un pas important dans le prolongement des aménagements urbains réalisés au centre-ville avec la place du Marché et l'élargissement des trottoirs de l'avenue Léopold-Robert.

Il s'inscrit comme l'une des réalisations les plus importantes (avec l'ascenseur reliant le centre-ville à la gare au Locle et le nouveau visage prévu pour la place Numa-Droz à Neuchâtel) du premier volet (2011-2014) du projet d'agglomération élaboré en concertation entre 14 communes et l'Etat et reconnu par la Confédération. Il doit ainsi contribuer à préparer notre ville à la réalisation du TransRUN.

Un nouvel aménagement de la place de la gare est aussi rendu nécessaire par le développement en cours du quartier Le Corbusier, en ouest, de façon à relier ce nouvel espace au centre-ville.

Cet aménagement doit faire l'objet d'une réflexion attentive qui intègre les problématiques liées à l'espace public, à la mobilité, aux usagers et à la qualité du patrimoine bâti et doit également tenir compte des contraintes liées à l'exploitation des transports routiers (individuels et collectifs), à l'accessibilité aux commerces pour

les clients et les livraisons, ainsi qu'à la prise en charge des voyageurs qui utilisent le train. Le Conseil communal a en effet tenu dès le début du projet à assurer l'accessibilité de la place à toutes les catégories d'usagers.

Conformément aux décisions du Conseil général, un groupe de travail accompagné d'un mandataire externe a défini les grandes options du réaménagement après avoir entendu et recensé l'appréciation des usagers et riverains de la place au sein d'ateliers permettant d'identifier les atouts, les faiblesses et les attentes associés à la place de la gare. Ce travail préparatoire a permis de clarifier les espaces attribués à chacun des modes de transports, piétons, cyclistes, transports publics et voitures individuelles; la partie ouest de la place sera dévolue aux transports publics, la partie centrale deviendra piétonne et la partie est accueillera les déplacements liés à la mobilité individuelle. Les cycles pourront accéder à la place par l'est et par le centre ainsi que par la rue verte du quartier Le Corbusier.

Le résultat des travaux de ce groupe a donné lieu dans le courant du printemps 2010 à une série de présentations publiques, dont une pour le Conseil général en date du 26 avril 2010, où les éléments évoqués ont reçu un accueil favorable et suscité des questions pertinentes et constructives.

En vue de finaliser dans le détail ces grandes options, le Conseil communal a choisi d'ouvrir assez largement la réflexion autour du projet et a mis sur pied un concours.

Il s'agit d'un concours de projet selon la norme SIA 142 où les participants proposent l'ébauche de solutions concrètes et réalisables d'aménagement en fonction du cahier des charges qui leur est remis. Le concours a été ouvert à des équipes pluridisciplinaires composées au moins d'un architecte et d'un architecte-paysagiste.

Les résultats du concours ont donné lieu à une présentation aux membres du Conseil général le 8 février 2011 en présence des architectes lauréats suivie d'une exposition publique des projets.

Pour rappel, le jury (liste des membres du jury annexée) a décidé à l'unanimité du classement et de l'attribution des mention et prix. Il a recommandé au maître de l'ouvrage, c'est-à-dire la Ville et les TRN, de confier la poursuite de l'étude aux auteurs du projet classé au premier rang, soit le projet No 05 intitulé "Air", en vue de sa réalisation.

Le projet lauréat en quelques lignes

Le plan du projet est annexé au présent rapport et nous citons ci-après un extrait du rapport du jury qui présente les grandes lignes du projet.

Extrait du rapport du jury du concours

"L'auteur de ce projet prend le parti de réaliser un espace de grande envergure, une sorte de tapis sur lequel repose l'ensemble des bâtiments de la place de la Gare. Les pavillons projetés viennent se disposer de manière déconstruite sur ce tapis. Ce dispositif confère ainsi un sentiment de grande liberté d'usage.

L'opportunité de ne pas reproduire la grille urbaine de la ville a le mérite de mettre en valeur l'ensemble de ce grand espace. Ce geste permet de rattacher le bâtiment de la Chambre Suisse, aujourd'hui entouré de pelouse, à la place de la Gare et à l'avenue Léopold-Robert.

Le couvert multifonctionnel permet habilement de clarifier la partie Est de la place de la Gare, dédié au trafic individuel motorisé. Ce qui induit que tout le secteur du parvis et de l'interface est dévolu aux piétons. Le positionnement des couverts permet de cadrer la perspective sur le bâtiment de la Gare depuis le POD et suggère subtilement d'autres activités au-delà du parvis.

L'architecture des pavillons sur poteaux garantit la transparence de la place sans concurrencer les bâtiments emblématiques de la Gare, de la Poste et de la Chambre Suisse. Cette attitude permet ainsi de les mettre en valeur. Les couverts disposés sur la place sont traités de façon élégante, bien que le jury ne soit pas entièrement convaincu du confort offert par ces abris.

Les auteurs du projet dérogent au cahier des charges en intégrant les fonctions TRN dans le bâtiment de la gare CFF. Cependant, ce parti pris permet de conserver la mémoire du parc aux abords du mur de soutènement en proposant une nouvelle plantation d'arbre.

Le jury est convaincu que les réponses apportées par ce projet confèrent à l'ensemble de ce lieu une grande qualité urbaine donnant ainsi une image forte et emblématique de la porte d'entrée de la ville."

Poursuite du dossier

Étapisation

La poursuite du dossier nécessite une étapisation du projet en deux phases; la première portant jusqu'à l'établissement des plans nécessaires à la mise à l'enquête du projet, la seconde sur les travaux eux-mêmes.

Cette façon de faire a été préférée à celle consistant à faire une seule et unique demande de crédit portant sur les deux étapes précitées, principalement pour des raisons de précision des montants à solliciter.

Au stade de l'avant-projet, la marge admise d'incertitude du chiffrage des coûts est fixée à +/- 20%.

Vu les montants à engager, entre CHF 12 et 15 millions de francs à charge de la Ville uniquement (montants comprenant aussi bien le coût du réaménagement que celui du remplacement des infrastructures sous-terraines), sur un montant total compris entre CHF 17 et 20 millions, la marge d'erreur peut porter sur des montants importants.

C'est pourquoi le Conseil communal a jugé préférable de confier dans un premier temps un mandat à l'équipe lauréate pour poursuivre, transformer et finaliser les documents du concours en plans d'exécution, assurer la prise en charge, la coordination et l'élaboration des plans relatifs aux équipements souterrains, affiner le chiffrage du projet et régler les questions foncières encore ouvertes.

Le montant du mandat s'élèvera à CHF 900'000.00 HT au maximum selon l'offre transmise par l'équipe lauréate, soit CHF 972'000.00 TTC. Ce montant fait encore l'objet de négociations entre la Ville et ses partenaires, de sorte qu'il est à considérer comme montant maximum sollicité devant votre Conseil. Le Conseil communal compte en effet atteindre un montant significativement inférieur à charge de la Ville (de l'ordre de 25%) en terminant la négociation du mandat avec les lauréats, d'une part, et en arrêtant la répartition définitive du coût de ce mandat entre la Ville, les TRN et Viteos d'autre part.

Dans le souci de ne pas retarder l'ensemble du projet, le Conseil communal a néanmoins choisi de solliciter le crédit susmentionné sans attendre la fin de ces négociations, qui pourront intervenir entre le jour de l'adoption du rapport et la fin du délai référendaire, début juin.

Le crédit sollicité comporte également un montant de CHF 50'000.00 dédié à la communication de ce projet. Le Conseil communal estime en effet qu'il est capital que les enjeux puissent être bien compris avant la présentation du projet définitif et prévoit en conséquence une large information à la population d'ici à la fin de l'année.

Dans un second temps, le Conseil général sera saisi d'un rapport qui sollicitera l'octroi d'un crédit portant sur le montant des investissements qui auront pu être précisés grâce à la première étape.

Si les ordres de grandeur annoncés aujourd'hui semblent importants, il convient de rappeler que la place représente un espace très vaste, s'étendant sur deux "massifs" traditionnels de la ville en damier sur sa longueur (est-ouest) et plus d'un "massif" sur sa profondeur (nord-sud). Le réaménagement fournit aussi l'occasion de renouveler les infrastructures techniques souterraines pour un montant correspondant à environ deux exercices annuels de travaux dits "Viteos-TP".

Le second rapport présentera le visage définitif de la future place de la Gare et abordera dans les détails la question des coûts du projet et de leur répartition entre les différents partenaires (Ville – part aménagement et part infrastructures – TRN et Viteos notamment), présentera le nouvel emplacement du monument Numa-Droz et fera le point sur la faisabilité d'un parking au sud des voies CFF. A ce sujet, il est probable que la demande de crédit pour la réalisation de la place soit accompagnée d'une demande de crédit d'étude en vue de la réalisation de ce parking.

La passerelle au-dessus des voies CFF fera l'objet d'une demande de crédit de construction ultérieure une fois connues les options de développement du périmètre A du quartier Le Corbusier. Son coût a toutefois déjà été devisé dans un précédent rapport (procès-verbal no 51 de la séance du 14 avril 2008, page 4378).

Calendrier

Il est prévu de mettre à profit les six mois à venir pour travailler conjointement avec l'équipe lauréate à l'établissement des plans d'exécution et au chiffrage du projet et de déposer, idéalement lors de la séance de novembre 2011, le rapport portant sur le second volet, à savoir la demande de crédit destinée au nouvel aménagement et au renouvellement complet des infrastructures.

Compte tenu de l'ampleur des travaux et du temps supplémentaire consacré à la finalisation du projet, les travaux initialement annoncés pour la seconde moitié de 2011 ne pourront être entamés qu'en 2012 car il n'est pas envisageable de débiter les creusages à la veille de l'hiver.

En 2011, tout au plus l'abattage d'une partie des arbres du square (l'une des qualités du projet lauréat étant de prévoir de n'en abattre qu'une partie) et le déplacement du monument Numa-Droz pourraient intervenir.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Dans son programme de législature 2008 – 2012, le Conseil communal relève le rôle central que sont appelées à jouer les agglomérations dans l'organisation future du territoire au niveau régional, national et international et positionne la ville comme un pôle majeur d'importance supracantonale au carrefour de l'influence de plusieurs pôles plus importants.

Il relève également que la Ville comporte quelques faiblesses qu'il convient d'améliorer, notamment en termes d'image.

Par ailleurs, le programme de législature prévoit d'apporter une attention particulière à la qualité des espaces publics et à la valorisation des fonctions urbaines.

Le nouvel aménagement de la place de la Gare, tel qu'envisagé, cadre donc parfaitement avec les orientations du programme de législature puisqu'il s'inscrit dans la politique du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et du projet d'agglomération déposé auprès de la Confédération en vue d'obtenir une part de financement fédéral. Il contribue à axer la politique de mobilité de la ville et de la région sur la complémentarité des modes de transports en préparant l'arrivée du TransRun.

La réflexion a été entamée pour dessiner un nouveau visage à cette entrée de ville majeure et contribuer à améliorer l'image de la Ville et la qualité de son accueil pour les usagers des transports publics.

Subventions

Le projet de nouvel aménagement de la place de la Gare a donné lieu à l'élaboration d'une fiche dans le projet d'agglomération déposé à fin 2009 auprès de la Confédération. Cette dernière, après analyse du dossier, est entrée en matière pour un financement de 35 % des coûts annoncés au moment du dépôt du projet.

La participation de la Confédération sera intégrée dans la demande de crédit d'investissement portant sur les travaux de réaménagement.

Conséquences sur les finances

Comme cela est prévu pour le crédit d'investissement à venir, le Conseil communal a prévu de financer une partie du crédit d'étude qu'il sollicite par le présent rapport par le fonds constitué en faveur des mesures de soutien à l'économie (2009-2011) et liées à la mobilité (2009-2014). Ce montant viendra ainsi en déduction du montant sollicité de façon à limiter la dépense nette totale à charge de l'exercice à CHF 500'000.00.

La présente demande de crédit vise à préciser le montant final des investissements à consentir et, par là, à orienter la politique des investissements et à garantir le respect des fonds publics et des enveloppes budgétaires définies.

En application des directives établies par le Service des communes, la charge financière est calculée sur une durée d'amortissement de 5 ans.

La charge annuelle moyenne, calculée sur la base du montant net du crédit et du taux d'intérêt moyen des emprunts de la Ville (3 % sur la moitié de l'investissement) se monte ainsi à :

Amortissement	CHF	100'000.00
Intérêts	CHF	7'500.00
Charge annuelle totale	CHF	107'500.00

Conséquences sur les ressources humaines

Planifié comme l'une des réalisations importantes des prochaines années, le projet mobilisera des ressources importantes et nécessite ainsi le recours au bureau lauréat pour son accompagnement. Les services de la Ville (en particulier le service d'urbanisme et de l'environnement et le service des travaux publics) seront également fortement sollicités.

Collaboration intercommunale

Comme mentionné ci-devant, ce projet s'inscrit comme l'une des réalisations majeures du projet d'agglomération développé conjointement par quatorze communes du canton en partenariat avec l'Etat et soutenu par la Confédération.

Éléments relatifs au développement durable

Aspects environnementaux, sociaux et économiques : ces points seront traités dans le rapport portant sur le second volet de la demande de crédit destinée au réaménagement lui-même.

Conclusion

Au vu de ce qui précède et en particulier en considérant l'importance du projet de nouvel aménagement de la place de la gare, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir accepter ce crédit en votant l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Laurent Kurth

Le chancelier

Thibault Castioni

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- Un crédit de CHF 1'022'000.00 TTC, destiné à la réalisation des plans, des budgets et de l'information sur le projet de nouvel aménagement de la place de la Gare issu du concours, est accordé au Conseil communal.

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 20%.

Article 3.- Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction de ce crédit.

Article 4.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

Marc Schafroth

La secrétaire

Aline Fleury

Annexes :**LISTE DES MEMBRES DU JURY DU CONCOURS****Président**

Bruno Marchand, architecte EPFL/FAS/SIA/FSU

Membres

Marco Rampini, architecte EPFL/FAS

Renato Salvi, architecte EPFL/FAS/SIA

Laurent Essig, architecte-paysagiste et professeur HES – urbaniste FSU

Laurent Kurth, président et directeur de l'urbanisme de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Nicolas Vuilleumier, géographe, responsable des aménagements urbains, Ville de La Chaux-de-Fonds

Denis Clerc, architecte EPFL/SIA, architecte communal, Ville de La Chaux-de-Fonds

Jean-Marc Vallotton, architecte FSU/SIA

Membres suppléants

Philippe Carrard, urbaniste, Ville de La Chaux-de-Fonds

Jean-Claude Turtzschy, ingénieur, Ville de La Chaux-de-Fonds

Experts

Patrick Niggli, ingénieur civil HES SIA

Joseph Mucaria, chef de la voirie

Blaise Fivaz, responsable SDP Service du domaine public

Jean-Michel von Kaenel, directeur TRN

Yves Jacot, architecte EPFL, représentant CFF

Secrétaire

Renée Etienne

Mme Mariette Mumenthaler, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La Place de la Gare se doit de s'offrir un lifting en profondeur. Non seulement l'esthétique sent le dépassé, mais en plus, la sécurité des piétons et des automobilistes laisse vraiment à désirer, particulièrement aux heures de pointe, et j'en parle par expérience.

Le groupe des Verts se réjouit donc d'apprendre que le projet de rénovation retenu fera la part belle aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, tout en donnant une place aux automobilistes pour la prise en charge des voyageurs utilisant le train. Il est aussi important que cette Place de la Gare puisse devenir un lieu de rencontre, une zone de jonction entre le futur quartier Le Corbusier et la partie plus commerçante de la ville.

Pour la phrase suivante, je n'engage que ma personne, puisque le groupe des Verts était partagé sur la qualité du projet retenu. En ces temps de disette, je comprends que le Conseil communal ait opté pour un projet modeste, même si je pense qu'un peu d'audace, dans le choix du projet final, aurait apporté un plus à la ville, ceci dans le souci de laisser à nos futurs concitoyens l'image d'une ville résolument tournée vers l'avenir, selon l'expression du programme de législature.

Nous saluons l'attention que le Conseil communal portera à la communication. Au vu du résultat de certaines votations, la qualité de l'information apportée aux citoyens nous paraît primordiale. Non seulement les séances d'informations doivent être bien planifiées dans le temps, mais encore s'agit-il de trouver les outils adéquats pour accompagner l'information. Le temps des flyers est révolu. Le Service de communication pourrait s'approcher d'autres villes ayant déjà eu à résoudre des transformations d'affectation de places ou autres espaces publics. Pourquoi ne pas envisager des méthodes d'information basées sur des formes interactives ?

Même si le rapport ne parle pas explicitement de la suppression des trolleys et le remplacement de ceux-ci par des autobus, dont la qualité de fonctionnement est encore très vague, nous nous permettons de vous rappeler le communiqué de presse des Verts paru dans différents journaux. Nous demandons au Conseil communal de réexaminer cette décision. En effet, les transports publics de Neuchâtel sont aussi confrontés au problème des changements de parcours nécessités par les manifestations et pourtant, ils ont fait le choix de renouveler leur parc de trolleybus. Cette différence de politique entre deux entreprises appelées, à plus ou moins long terme, à fusionner, est pour le moins surprenante. Par ailleurs, les arguments avancés par M. Von Kaenel dans l'Impartial étaient tout sauf convaincants !

La qualité des réponses à notre dernière préoccupation influencera notre décision de vote. Je vous remercie.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. L'objet, qui nous est soumis ce soir et qui demande un crédit d'étude, est une étape de la rénovation de la Place de la Gare, rénovation qu'il faut lier au projet du quartier Le Corbusier et à la politique déterminée que notre Ville, comme d'autres et avec d'autres, mène pour améliorer ses liaisons, pour revaloriser ses espaces et donc, ainsi, permettre une vie meilleure pour les habitants de cette cité.

La rénovation de la Gare est donc importante et nécessaire. L'envergure et la complexité de ce type de projets sont telles qu'ils ne peuvent être menés et conduits que par des spécialistes attentifs aux nouveaux enjeux et à la communication.

C'est pourquoi nous avons trouvé excellente l'idée d'un concours avec un choix effectué par un jury aux qualités indéniables et complémentaires. Nous avons trouvé excellent de présenter des projets car tous les projets présentés étaient intéressants. Il y a vraiment des démarches extraordinaires, dans notre pays, sur la manière de concevoir l'aménagement. Puis, un de ces projets s'est imposé et a été retenu par le jury.

Voter ce crédit d'étude, c'est poursuivre cette démarche, dans le but de la réalisation. C'est l'objectif qui, s'il génèrera des coûts échelonnés, aura cependant plus d'un retour sur investissement.

Ces considérations d'ensemble ne nous dispensent pas, cependant, de poser des questions particulières relatives à l'objet précis que nous devons voter ce soir.

Ce crédit d'étude est d'un montant relativement élevé et il peut surprendre car un projet présenté au concours devrait inclure ce que suppose sa réalisation. Qu'il soit nécessaire d'affiner ensuite, nous le concevons. Mais, avec une somme de cette importance, peut-on encore parler d'affinage ? surtout si l'étude du projet est effectuée, ce qui est une bonne idée, par ceux qui le connaissent bien, qui y ont réfléchi. Je suis donc un peu sceptique sur la somme.

Mais, c'est peut-être ce qu'il se passe pour tout projet. Nous aimerions avoir des éclaircissements sur cette question, de la part du Conseil communal.

Nous votons le crédit, alors que la négociation n'est pas terminée.

Pourquoi l'autre partie ferait-elle des concessions supplémentaires ? Nous pouvons comprendre qu'il y ait des problèmes de temps. Mais, nous aimerions mieux comprendre, sur ce point précis, la stratégie du Conseil communal, lequel a, à coup sûr, une stratégie...

Le projet de rénovation a une cohérence. Il ne faudrait pas y porter atteinte parce que X ou Y aurait une nouvelle idée d'amélioration. Il faudra rester assez strict, tout en développant la belle information sur ce projet. Je vous remercie.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR remercie le Conseil communal de son rapport qu'il a étudié avec intérêt. Disons-le d'emblée, ce rapport ne nous satisfait pas, particulièrement sur un point essentiel et nous en demanderons le report. Il ne nous satisfait pas :

- ~ parce que le parking n'est pas intégré au projet,
- ~ parce que la passerelle, qui est également intimement liée au projet et peut-être à celui du parking, n'est pas non plus intégrée,
- ~ parce que nous jugeons le crédit demandé pour l'étude trop élevé, parce que nous ne comprenons pas comment se répartiront les 17 à 20 millions estimés, somme que nous jugeons aussi très élevée.

Depuis le début du processus de consultation, le PLR a insisté sur l'importance qu'il accordait au parking. Une gare ne peut pas se concevoir sans parking. Nous avons compris que les infrastructures souterraines ne permettaient pas la réalisation d'un parking sous la place elle-même.

Un projet de parking au sud des voies, dans la roche, a été envisagé. Nous voulons savoir si sa réalisation est possible sur le plan technique, géologique et économique. Les coûts devraient être raisonnables, pour que le parking puisse être réalisable avec un partenariat public-privé. L'accès à ce parking et son emplacement doivent également être précisés dans le projet final de la Place de la Gare.

Nous nous demandons s'il n'y a pas d'autres solutions que celle qui est envisagée. Un parking construit au-dessus des voies serait-il réalisable ? Selon la nature et l'emplacement du parking, sa réalisation pourrait avoir des incidences sur la réalisation de la passerelle.

Dès lors, il nous paraît primordial que le projet soit traité dans sa globalité.

Relevons, toutefois, que le PLR a accueilli favorablement le cahier des charges, qui a été soumis à l'architecte et aux ingénieurs, et le choix fait par le jury. La mise en valeur de la perspective de la place et la conservation d'un certain nombre d'arbres sont des éléments qui ont particulièrement retenu notre attention. En revanche, nous partageons les préoccupations exprimées par le jury au sujet des abris, tels qu'ils sont présentés. Ils ne protègent pas suffisamment du vent, du froid et de la neige, mais nous sommes convaincus qu'une solution peut être trouvée, en conservant l'esthétique des modules.

La présentation du projet, telle qu'elle a été faite par le bureau lauréat, devra être modifiée pour une meilleure lisibilité de la part du public. Pour notre part, nous avons eu besoin des explications complémentaires données au vernissage de l'exposition des projets pour en saisir ses qualités et son originalité. Nous approuvons qu'un budget ait été prévu pour la communication.

Nous sommes d'accord que la place de la gare doit être réaménagée, il en va de l'image de notre cité ; c'est bien l'une des portes d'entrée de la ville et elle est au cœur de la cité. La rue de l'Hôtel-de-Ville est une autre porte d'entrée et les propriétaires des immeubles qui la bordent auraient peut-être besoin d'être encouragés pour qu'elle puisse prendre un caractère plus séduisant en relation avec ses qualités architecturales.

La demande de crédit d'étude est très élevée, nous en comprenons mal les raisons d'autant plus que, justement, ni le parking ni la passerelle ne sont inclus dans l'étude.

Nous savons les difficultés qu'il y a à trouver un emplacement futur pour le monument Numa-Droz auquel le PLR et les anciens radicaux sont attachés. Cela n'a pas d'incidence sur la position que nous adoptons ce soir. Le Conseil Communal a fait preuve à ce sujet d'un esprit d'ouverture que nous saluons.

En ce qui concerne la réalisation du projet lui-même, il va être difficile de faire accepter un tel montant à la population. Le Conseil communal peut-il nous donner des informations quant à la manière dont se répartiront ces 15 à 18 millions, et quelle est la part approximative prévue pour la démolition des structures existantes, pour les infrastructures souterraines, pour la réalisation de la surface, les édifices à construire et les infrastructures aériennes ?

A propos de ce dernier point, le Conseil communal peut-il nous dire, pour ce qui est de la future place de la gare, s'il envisage les conséquences d'une suppression des trolleybus positivement ou négativement, quant aux infrastructures, aux nuisances phoniques et atmosphériques.

Comme je l'ai dit dans mon introduction, le PLR demande le renvoi de ce rapport. Le parking mais aussi la passerelle, dont la conception pourrait être influencée par la nature du parking, ne doivent pas être séparés du projet d'étude ni ensuite du budget global final. Parallèlement, nous déposons une motion qui demande d'étudier l'éventualité de réaliser un parking au-dessus des voies.

Nous ne voulons pas, d'emblée, engager CHF 1'000'000.– pour un projet que nous pourrions refuser parce qu'il serait incomplet ou non réalisable à satisfaction car le parking en est un élément clé pour nous. Nous vous remercions de votre attention.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. On parle d'un nouvel aménagement de la Place de la Gare depuis 2008. Enfin, le Conseil communal en parle depuis 3 ans. C'est étonnant, comme à La Chaux de Fonds, personne avant cette date n'avait remarqué que la Place de la Gare était si peu fonctionnelle, si laide ou si dérangeante.

Une réflexion a donc été menée par les Autorités communales, dont on notera au passage que le Conseil général est exclu, conduisant à un

concours architectural dont le projet "*lauréat*" est sommairement présenté dans le rapport. Les annexes ne nous donnent pas grand-chose à analyser (ni photomontage, ni maquette, juste deux dessins avec lesquels il est assez difficile de se rendre compte de la finalité de la chose).

En ce qui nous concerne, s'il nous semble parfaitement cohérent de vouloir financer des études, des plans et un budget sérieux des travaux avant de les commencer, il nous paraît, par contre, prétentieux de venir nous demander un million pour un projet qui est aussi difficile à appréhender, tant le manque de données est flagrant. De plus, l'importance de la somme suppose que les concepteurs n'ont pas poussé leur projet aussi loin que l'on aurait pu l'attendre.

Encore ai-je eu personnellement la chance de participer à une séance d'information au sein de la Commission d'urbanisme. Mais, le reste de la population a juste pu voir des plans aussi peu explicites que les nôtres, en coup de vent, entre deux trains dans le hall de la gare. Ceux qui ont eu cette chance ne représentent qu'une part relativement faible de la ville. Il faut imaginer que les utilisateurs de la Place de la Gare ne sont pas forcément ceux qui prennent le train.

Néanmoins, les premières impressions qui nous ont été retransmises sont, à nos yeux, peu concluantes et nous nous interrogeons sur l'avis du citoyen moyen de La Chaux de Fonds, lorsqu'il aura enfin accès à la Place réaménagée et verra ce qui aura été réalisé avec ses 20 ou 25 millions d'impôts : une plaine quasi vide, avec deux constructions d'allure fragile, inquiétantes sous forte neige et peu protectrices sous le vent, la pluie ou contre le froid.

Lors de la parution de l'article sur le sujet, le 20 avril dans L'Express / l'Impartial, un commentaire posé en ligne de la part d'un anonyme du Bas disait : "*A La Chaux de Fonds, ils doivent être riches pour dépenser 20 millions afin de mettre, finalement, les bus à droite et la statue à gauche...*"

Et nous craignons que ce ne soit un peu le sentiment général qui prévaudra en tout un chacun.

Pour notre groupe, ce projet est minimaliste, peut-être à la mode dans le style architectural actuel, mais triste et plat devant d'autres projets qui semblaient, à nos yeux, novateurs et audacieux. Peut-être plus chers, mais au moins en aurait-on eu pour son argent.

Pour finir, doit-on vraiment la changer cette Place de la Gare ? Actuellement, tout y est : les bus à proximité immédiate, des places pour les taxis, des places pour les vélos, des places pour les véhicules privés. On peut même déposer les passagers devant la porte. Et qu'aura-t-on après ? Des bus à proximité immédiate, des places pour les vélos et pour les véhicules privés, mais on ne pourra plus déposer ses passagers devant la porte. Il reste l'amer sentiment d'avoir perdu quelque chose, et ce, malgré un investissement colossal.

Mais, que voulez-vous, il paraît que le vide coûte très cher, de nos jours.

Si, au moins, on avait osé inclure dans le projet un parking souterrain, solution à bien des problèmes actuels sur la politique de stationnement à La Chaux de Fonds, et infrastructure quasi obligatoire pour toute ville moderne. Le prix du projet serait bien sur d'autant augmenté, mais cela n'a jamais été un obstacle à la construction de la Halle Volta, et cela a même été une motivation, lors de l'octroi du permis de construire pour Charles Naine 37, puisque la Ville, à travers une de ses Sociétés immobilières, a acquis, l'année dernière, un étage de parking souterrain de 36 places pour CHF 1'400'000.–.

Si on se base sur cette estimation, deux étages reviendraient à moins de CHF 3 millions, ce qui est relativement peu, en regard du montant global du projet, et surtout inférieur au seul degré d'incertitude sur le chiffrage.

Une autre question nous interpelle. La Ville se permet, depuis plusieurs années, d'inscrire CHF 30 millions au budget des investissements, et on sait depuis longtemps maintenant, que cette somme est véritablement un maximum supportable pour notre collectivité publique.

Avec un investissement de l'ordre de CHF 20 millions pour la Place de la Gare, auquel il faut rajouter la part d'incertitude chiffrée à 20% dans le rapport, c'est une somme de CHF 24'000'000.– qu'il va falloir prévoir dans le budget 2012. Autant dire que le moindre projet autre que la Place de la Gare n'a aucune chance de passer dans le programme des investissements : plus un terrain de sport, plus une route, plus une canalisation, plus une exposition ou une manifestation ne recevra le moindre franc en ville, durant cette année.

Nous estimons que le prix à payer est trop cher, en termes de conservation du patrimoine, trop cher en termes de retard pris dans le remplacement des tuyaux ou de la remise en état des routes communales.

Quelles sont les moyens qu'aurait le Conseil communal pour éviter cet écueil ?

Alors, c'est vrai, on l'a lu, la Confédération participerait à hauteur de 35% des coûts qui ont été annoncés au moment du dépôt du projet d'agglomération. Mais c'était en 2009.

Or, en 2009, le concours d'architecture n'avait pas encore eu lieu, et nous ne savons pas quels montants ont été annoncés dans le projet d'agglomération, au moment de son dépôt à Bern, c'est-à-dire le montant exact que la Confédération serait prête à assumer pour notre projet. Ce chiffre est pourtant connu, mais le rapport est étrangement discret sur celui-ci. Le rapport reste, d'ailleurs, tout aussi discret sur les délais que la Confédération prendrait pour verser sa participation à la Ville. Le Conseil communal pourrait-il nous communiquer ces renseignements ? Pourrait-il nous confirmer, en outre, que le crédit d'étude, dont il est question dans ce rapport, est également pris en compte dans la subvention fédérale.

Et qu'arrivera-t-il si le crédit final pour le nouvel aménagement de la Place de la Gare était refusé ? La subvention de 35% sera-t-elle maintenue pour le présent crédit d'études ?

Comme vous pouvez le constater, le groupe UDC n'est pas vraiment convaincu par le rapport qui nous est soumis ce soir. Il présente beaucoup d'incertitudes, pour des montants que le Conseil général ne peut se permettre de prendre avec désinvolture.

Nous avons surtout le sentiment que la population risque d'être déçue par le résultat final et c'est ce qui nous gêne le plus. A notre sens, elle n'a pas été consultée et se sentira, encore une fois, lâchée par ses Autorités.

En conséquence, le groupe UDC, malgré ses fortes réticences, serait prêt à entrer en matière sur cette demande de crédit, mais à l'unique condition que le Conseil communal s'engage à lancer une consultation de toute la population, par un tout-ménage donnant l'ensemble des informations sur la future Place, soit un photomontage, des plans, un site internet sur lequel on pourrait accéder à toutes les données et une maquette mise à disposition quelque part. Il nous semble que les CHF 50'000.- destinés à l'information prévus dans ce rapport seraient parfaits pour cela. Et s'il fallait un peu plus pour que la population soit réellement et sérieusement informée, nous serions prêts à débloquer un supplément, au travers d'un amendement à l'article 1 de l'Arrêté que nous allons voter dans quelques minutes. Je vous remercie de votre attention.

Mme Sarah Diaz, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les membres socialistes du Conseil général ont lu et débattu de ce rapport avec beaucoup d'intérêt.

Au premier abord, le montant de plus d'un million, sans qu'un seul coup de pioche ne soit donné, peut sembler important. Mais, l'importance du montant doit être mise en rapport avec celle du projet. En effet, comme l'a relevé notre quotidien régional préféré, il s'agit du plus grand projet de réorganisation urbaine de La Chaux-de-Fonds, depuis des décennies.

La Place de la Gare représente une des entrées principales dans notre ville, et il n'est pas irréaliste de penser qu'après la construction du TransRUN, elle en deviendra même l'entrée principale. Elle se doit donc d'être digne de l'inscription de celle-ci à l'UNESCO; ce qui est, pour le moment, loin d'en être le cas, puisque certains ont même l'impression de se retrouver dans une gare de pays de l'est. Sans forcément faire sienne cette comparaison, chacun admettra que la place actuelle, en plus de laisser beaucoup à désirer au niveau de l'esthétique, ne fonctionne absolument pas et est extrêmement dangereuse pour tous les acteurs qui la fréquentent. Les automobilistes ne savent pas toujours par où ils sont censés passer, et il n'est pas rare, en tant que piéton, de devoir stopper net au milieu du passage, de crainte de se voir faucher. Par expérience, je peux vous

dire qu'avec de jeunes enfants, cette place fait partie de celles qu'on cherche à éviter à tout prix.

Il était donc indispensable que le réaménagement de la Place de la Gare voit le jour et nous sommes satisfaits de voir ce projet en cours d'aboutissement. En effet, depuis plus de 20 ans, beaucoup de forces et d'argent ont été investis pour ébaucher, voire même élaborer des projets d'aménagement de cette Place. Mais, celle-ci est si complexe qu'ils n'avaient malheureusement, jusqu'à aujourd'hui, jamais donné satisfaction.

La présentation qui nous a été faite du nouveau projet nous permet de penser que celui-ci sera, sans conteste, le bon. En effet, le long travail de préparation et de réflexion fait en amont par le groupe de travail, afin de recenser les appréciations et besoins des usagers et des riverains, et d'élaborer le cahier des charges du concours, a permis aux lauréats de proposer un projet magnifique et fonctionnel qui permet un accès à cette Place de tous les usagers et qui prend en compte le nouveau plan de quartier Le Corbusier qui va considérablement changer l'utilisation est de celle-ci.

C'est pourquoi, mise en rapport avec les enjeux que représentent le projet, la demande de crédit d'un peu plus d'un million, relatif à l'élaboration des plans d'exécution, ne nous semble pas excessive, même si nous sommes conscients de la charge que cela représente pour notre collectivité. Car, si les générations futures ont besoin de revêtements convenables sur les routes, elles auront également grandement besoin d'organisation rationnelle et intelligente de l'espace et ce projet prend de réelles et indispensables options sur l'avenir de notre cité et cela nous réjouit.

Nous avons cependant quelques remarques à formuler, plus relatives à la forme qu'au fond : Tout d'abord, nous aurions aimé que figure dans le rapport la composition du groupe de travail et le nom du mandataire externe qui ont travaillé à l'élaboration du cahier des charges, ainsi que le métrage de la surface totale, qui aurait été plus clair qu'une description en *"périmètres de rues"*. Et enfin, nous souhaiterions nous assurer que ce projet ne rencontrera pas les mêmes difficultés liées à l'UNESCO que l'ascenseur du Locle.

Vous l'aurez donc compris, le groupe socialiste acceptera la demande de crédit car, bien que conscients de l'importance du montant, nous sommes convaincus de son utilité. Je vous remercie.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais remercier l'ensemble des groupes de la lecture attentive faite de ce rapport, à défaut de la participation assidue aux séances d'information sur les résultats du concours (je crois que vous étiez trois). Je vous remercie également des remarques travaillées faites sur ce dossier.

J'aimerais rappeler la démarche suivie sur les questions liées au réaménagement de la Place de la Gare, dont on dit, dans le rapport, qu'il a débuté en 2008. Au fond, il a débuté bien avant : cela fait 20 ans que des projets sont élaborés, à des degrés divers de finalisation. Parfois, ils ont été soumis au vote du peuple. J'ai en tête, notamment, la motion Gérard Bosshart, du parti libéral, qui demandait que nous instaurions une zone de rencontre sur la Place de la Gare. Cela fait une vingtaine d'années que des projets se succèdent car cette place n'a pas un aménagement qui, aujourd'hui, est satisfaisant.

C'est bien le processus, dans lequel nous nous trouvons maintenant, et pour lequel nous vous demandons de faire une démarche supplémentaire, qui a débuté en 2007/2008.

Compte tenu de la question des trolleybus, je suis obligé de considérer qu'il y a presque deux débats en un. C'est pourquoi, je serai un peu plus long que le temps habituel.

Compte tenu de ces nombreux projets avortés et des enjeux associés à ce dossier, nous avons suivi une démarche avec une préparation minutieuse. Nous avons essayé d'anticiper certaines étapes, notamment la proposition faite au bouclage des comptes 2008, avec la création du fonds à vocation anticyclique et une partie consacrée au préfinancement du projet d'agglomération, dont le projet de la Place de la Gare est le projet principal et le plus lourd, sur le plan financier.

Nous avons déposé ce projet, dans le cadre du projet d'agglomération, pour pouvoir bénéficier de financements fédéraux. Ceux-ci sont acquis, à hauteur de CHF 1'900'000.—, sur une période comprise entre 2011 et 2014, selon la période cadre définie par la Confédération. Nous pensions détailler cela, au moment où nous solliciterions le crédit d'ensemble. Nous avons pris l'engagement, avec le Canton et nos partenaires du projet d'agglomération, de débiter les travaux entre 2011 et 2012, ce qui renvoie à la stratégie que nous avons en tête sur la nécessité de débiter les travaux en 2012.

À la suite de ces éléments, qui anticipaient ces étapes, nous avons mis en place des ateliers. Nous avons donné, avec votre accord, au mois de septembre 2007, un mandat au bureau GEA Vallotton Chanard qui avait remporté le concours du quartier Le Corbusier, organisé avec les CFF et la Ville. Nous avons proposé à votre Conseil général de donner un mandat complémentaire à ce bureau pour mettre en lien les réflexions sur le quartier Le Corbusier et le quartier de la Place de la Gare. Vous aviez accepté ce principe et cette première étape de la démarche que nous poursuivons aujourd'hui.

À la suite de ce travail en ateliers, avec un mandataire, des présentations publiques ont été faites, sur la base des premières options d'aménagement de la Place. Les partenaires associés aux ateliers ont été invités à ces présentations (nous avons même fait des présentations individuelles

pour certains partenaires, par exemple les CFF, la Poste et les propriétaires de la Chambres suisse). Le Conseil général a été également convié, par deux fois, à prendre connaissance des propositions, à deux étapes de cette procédure. Le Conseil général n'a donc pas été exclu, ce d'autant qu'il est représenté dans la Commission d'urbanisme, comme l'a rappelé M. Chantaine. Le Conseil général s'est donc prononcé favorablement sur l'idée d'un mandat pour définir les grandes options, en votant les crédits qui nous ont permis d'organiser le concours et, à travers la Commission d'urbanisme, à l'information sur les résultats du concours et sur les suites que nous entendions donner. C'est vraiment exagéré de dire que le Conseil général a été mis à l'écart. Il est appelé à se prononcer, aujourd'hui encore, sur la base du résultat de ce concours.

Les remarques faites, après la première étape avec GEA, ont été intégrées pour l'élaboration du programme du concours. J'aimerais insister sur le choix de faire un concours : c'est vraiment le choix d'un grand soin apporté à ce projet, c'est à dire de se donner, avec des professionnels, la possibilité d'examiner différentes manières d'appréhender cet espace et de s'autoriser à réfléchir et d'ouvrir le champ, avant de décider d'en retenir un seul. Encore une fois, vous avez adopté cette méthode. La composition du jury, qui figure dans le rapport, donne aussi une idée du sérieux avec lequel nous avons souhaité que l'appréciation des projets puisse être faite. Le jury est composé de professionnels de différentes branches concernées. Certains sont parfaits connaisseurs du lieu, d'autres nous apportaient un regard extérieur. J'aimerais souligner un verdict unanime du jury, sans opposition, ni abstention, sur ce projet, par rapport à l'ensemble des projets présentés. Vous pouvez avoir cette prétention, mais il serait prétentieux, à nos yeux, après avoir nourri de tels débats avec des professionnels, de vouloir contester le choix qui s'inscrit dans une démarche que nous avons choisie, à l'origine.

Ce projet n'est pas modeste, mais n'est pas prétentieux non plus. Il a été salué, par le jury, comme un projet qui, au contraire, marquerait la Place de façon importante, par sa simplicité et parce qu'il met en valeur les caractéristiques spécifiques de la Place. Je crois que c'est le contraire d'un acte prétentieux d'un architecte qui voudrait marquer d'éléments nouveaux cette Place. Le choix a été fait de donner la priorité à un projet qui souligne les qualités intrinsèques de cette Place et des bâtiments qui l'encerclent.

Le mandat complémentaire sollicité est là pour ajuster le projet car il s'agit d'une idée sortie d'un concours. Pour expliquer les enjeux du projet, vous avez insisté sur la nécessité d'une bonne collaboration, dans la suite du processus. Au terme d'un concours, une bonne partie des orientations sont considérées comme données. Ce sont bien les choix proposés par ce projet qui seront réalisés et inspireront le projet définitif. Mais une série de détails doit être fixée et le projet doit encore être affiné. Il fait, par exemple, la proposition d'intégrer complètement les locaux des TRN dans ceux de la

gare. Evidemment, des discussions ont lieu, actuellement, entre les CFF et les TRN, pour savoir si l'entier peut trouver cette place, si un petit bâtiment, peut-être plus modeste que celui envisagé, devra quand même être prévu sur la place. Ces éléments font partie de la suite des discussions que nous devons mener avec l'ensemble de nos partenaires.

Entre la préparation minutieuse du dossier, qui a associé de nombreux partenaires, l'anticipation du Conseil communal, avec notamment la préparation du financement, nous avons, aujourd'hui, une occasion unique, après plus de 20 ans de débats sur cette place, de réaliser un projet qui réponde aux enjeux de taille.

Pourquoi ne va-t-on pas plus loin, au stade du concours, pour éviter des mandats de cette importance ensuite ? Le concours est une pratique assez courante dans le domaine de l'architecture, mais les architectes qui y participent relèvent souvent que c'est un immense investissement qui est sollicité de leur part, y compris de ceux qui ne gagnent pas et qui n'ont pas le mandat à la fin. Par conséquent, si nous voulons que des bureaux d'architectes participent à de tels concours, les prix du concours devraient être dimensionnés en conséquence de l'ampleur du travail demandé. Nous pourrions demander d'aller jusqu'aux plans d'exécutions, mais les prix devraient être en conséquence et le prix que nous discutons aujourd'hui devait être discuté au moment de la définition de la planche de prix du concours pour s'assurer que des bureaux participent et fassent un investissement raisonnable.

Nous avons fait le choix inverse, celui de s'arrêter à un concours qui va à peine plus loin que le stade de l'idée, qui définit des options assez précises. Ensuite, pour dessiner des plans qui permettent de partir en soumission et de régler les problèmes techniques et fonciers, il faut ce mandat complémentaire. Nous avons été surpris de ce montant, y compris du montant supérieur qui nous avait été présenté dans un premier temps. Nous avons entamé une négociation et nous en sommes arrivés au montant annoncé aujourd'hui. La négociation pourra se poursuivre et, pour être honnêtes, nous sommes embarrassés, dans les contraintes que nous nous sommes fixées, par les normes de la SIA qui prévoient que le lauréat, en principe et sous réserve d'incompétences avérées et des budgets ad hoc, a droit à la réalisation. Cet élément est bloquant, pour nous, dans la négociation car ils savent qu'il n'y a pas de mise en concurrence, à ce stade. Ils ont reçu un message très clair : le Conseil communal n'entend pas simplement faire usage de l'autorisation de dépenser que vous lui octroieriez ce soir, mais il entend terminer cette négociation sur un élément très simple. Les montants mentionnés dans l'offre sont calculés selon des normes SIA qui tiennent largement compte de la valeur totale de l'ouvrage. Les demandes de compléments que nous avons sollicités tiennent compte de facteurs dits de "*répétition*" et de "*complexité*". La même place, avec un revêtement plaqué or, aurait une valeur multipliée par dix, mais la complexité des tra-

vaux de l'ingénieur ne serait pas multipliée par dix pour autant. Le fait que la place soit immense ne doit pas forcément justifier que nous nous fondions sur le prix total des travaux pour calculer ces honoraires. Nos partenaires le savent et c'est là-dessus que porteront la suite et la fin de la négociation, plus la répartition entre les partenaires VITEOS, TRN et la Ville.

Nous devons affiner les choses, dans l'étape que nous sollicitons de votre part. Mais pour l'essentiel, il s'agit d'un projet de réaménagement de la Place, c'est à dire, les revêtements de sol, le mobilier urbain, les couverts bâtis, soit des éléments qui participent vraiment à l'aménagement. Pour cette partie, nous avons défini une enveloppe de l'ordre de CHF 10'000'000.– HT, dont CHF 5'000'000.– sont préfinancés. C'est sur ces points que nous avons essayé d'anticiper les choses. Nous attendons environ CHF 2'000'000.– de la part de la Confédération et nous entendons prélever CHF 3'000'000.– au fonds que vous avez accepté de constituer au bouclage des comptes 2008.

Le Conseil communal a été très clair avec ses partenaires, il considère que c'est un montant maximum, par rapport à ce qui est explicable à la population chaux-de-fonnière pour un aménagement urbain. Notre volonté est d'être le plus clair possible, lorsque nous parlerons des chiffres, pour éviter des imprévus de trop grande ampleur. Nous tirons les leçons du passé.

Pour le surplus, les TRN payeront les infrastructures liées aux TRN pour les lignes de contacts à démonter, les bâtiments qui abriteront des activités des TRN (pas les abris pour les usagers, puisque partout en ville, les abris bus sont payés par la Ville). La part d'accompagnement, en termes de mandat qui va avec cette partie, sera aussi financée par les TRN. VITEOS et la Ville, avec d'autres parties de budgets, en profitant, naturellement, de refaire l'entier du sous-sol. Nous ne référons pas toute la surface de cette place pour vous dire dans deux ans qu'il reste des travaux à faire dessous. Ceci est à la charge de VITEOS d'une part et de la Ville, d'autre part. Pour la part de la Ville, une grande partie sera financée par le prix de l'eau et la taxe d'épuration car il s'agit d'éléments liés à l'alimentation et l'évacuation de l'eau.

Le POP a relevé que la contribution au fonds n'est pas mentionnée dans l'arrêté. Elle l'est, de façon générale, dans l'article 3, sous l'intitulé "*contributions éventuelles*". Nous ne pouvons pas la chiffrer aujourd'hui, puisque nous avons défini que c'est ce qui dépasserait CHF 500'000.– et que nous n'avons pas encore le chiffre définitif.

Je n'ai pas les coûts de démolition précis aujourd'hui, la question étant arrivée un peu tardivement pour que je puisse vous donner ce montant. En revanche, je vous ai donné la façon dont cela se répartira.

Les coûts globaux peuvent donc sembler importants, mais j'aimerais vous donner quelques comparaisons :

Ils représentent seulement 2 fois les coûts de l'équipement et de l'aménagement de la seule rue verte du quartier Le Corbusier, qui n'aura aucune construction (nous faisons le souterrain avec des infrastructures et la partie aménagement de surface). La surface de la Place de la Gare est de 14'300 m², c'est donc gigantesque. On ne s'en rend pas vraiment compte quand on la fréquente régulièrement, mais c'est 3.5 fois la surface de la Place du Marché qui, elle non plus, n'avait pas de construction, sous réserve de la déchetterie. Le réaménagement complet de la Place du Marché a coûté plus de CHF 3'000'000.—, y compris la partie souterraine, plus les coûts engagés par VITEOS.

La Ville de Winterthur qui, pour la deuxième fois, réaménage sa place, a un projet important qui, au total, sur l'ensemble de l'environnement de la Gare, coûtera CHF 85'000'000.—. Comparaison n'est pas raison : Winterthur compte 100'000 habitants et non 40'000. Mais, CHF 85'000'000.— seront engagés par la Ville de Winterthur pour le réaménagement des alentours de la gare. Pour la place de la gare elle-même, qui fait 30m sur 30m, c'est à dire 900m², CHF 12'500'000.— sont budgétés. Je rappelle que la Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds représente 14'000m².

Le projet nous paraît donc raisonnable, en comparaison avec d'autres projets réalisés ici ou projetés ailleurs.

La question n'ayant pas été posée, je peux passer sur la façon dont on déposera les gens en voiture...

De l'avis du groupe UDC, le couvert serait trop léger. C'est une remarque, pas sous cette forme, qui n'a pas échappé au jury. Dans ses recommandations et ses commentaires du projet, il nous recommande de porter une attention particulière à la nature du choix technique retenu pour que les couverts puissent garder cet aspect très fin, tout en supportant les charges liées à la neige. C'est un des défis que nous devons réaliser, avec les ingénieurs que de permettre cette lecture très fine des couverts, tels que prévus dans le résultat du concours, tout en permettant qu'ils se réalisent. De l'avis des ingénieurs et architectes du jury, ceci est possible, mais nous devons tester ces questions de finesse et de résistance. C'est bien l'objet du crédit que nous sollicitons aujourd'hui, que de pouvoir apporter ces réponses.

Le jury a aussi émis quelques doutes sur le confort, pour les usagers, de ce couvert ouvert au vent. Cela fait partie des éléments que nous devons affiner. Le grand couvert qui séparera les espaces piétons et accessibles aux voitures n'aura pas de séparation inférieure. En revanche, le couvert destiné aux bus fait partie des éléments que nous devons discuter avec l'équipe lauréate pour savoir si nous devons cloisonner cet espace, à des hauteurs raisonnables, afin de laisser cet aspect de transparence, mais de couper le vent pour les usagers des bus.

Le Conseil communal l'avait dit au Conseil général, il a, d'emblée, renoncé à imaginer un parking en sous-sol à l'emplacement de la Place elle-

même. Il a privilégié d'autres solutions. Aujourd'hui, cette place n'est pas un vaste parking. Elle prévoit, certes, un nombre de places légèrement supérieur à ce que prévoit l'aménagement définitif, mais cela n'est pas un vaste parking. Réaliser un projet sous la place poserait des problèmes de coûts très importants, vu l'ampleur de la place et la nécessité de descendre d'un niveau supplémentaire. Il faudrait également trouver des solutions pour les infrastructures souterraines. Nous serions sur des coûts jugés prohibitifs pour que cette solution soit retenue. Cela nous poserait surtout des problèmes de gestion du trafic sur l'Avenue Léopold-Robert, puisque, vous le savez, cette avenue est à la limite de la saturation, non pas où nous avons fait les aménagements en réduisant le nombre de voies, mais entre le Grand-Pont et la Place de la Gare. Permettre un parking à grand capacité, accessible par l'Avenue Léopold-Robert poserait véritablement des problèmes. Je rappelle que, sur le plan du quartier Le Corbusier, nous avons dû limiter le nombre de places de parc, pour éviter de générer du trafic supplémentaire. Le choix du parking, au sud, nous paraît vraiment être la bonne solution. Il poserait, d'ailleurs, une série de questions urbanistiques jugées peu favorables.

Les comparaisons, que vous faites avec Charles-Naine et la Halle Volta, ne sont pas tout à fait pertinentes, dans la mesure où il s'agit de parkings de quelques dizaines de places. Evidemment, un parking situé en centre-ville, à proximité d'une gare, a l'ambition de régler le problème d'interface entre les deux modes de transports avec des parkings de plus grande capacité.

Le fait de séparer les deux projets, quand bien même il y a une réelle volonté du Conseil communal, nous permet de régler ces problèmes en allégeant le trafic sur l'Avenue Léopold-Robert, de simplifier les flux sur la place elle-même, d'améliorer la qualité de l'aménagement, mais aussi de trouver des partenaires financiers pour la construction du parking qui ne viendraient pas forcément s'ils avaient le sentiment de participer à un réel aménagement d'espace public. Sur une infrastructure de parking, qui peut avoir sa rentabilité, on a l'espoir de trouver des partenaires financiers. Nous souhaitons donc venir avec une demande de crédit d'étude, pour cette partie, lorsque nous viendrons avec le crédit de réalisation. De premières approches techniques nous montrent que la réalisation, dans le talus, sera possible.

Pour toutes les raisons que je viens d'expliquer, nous combattons le postulat qui demande que soit examinée la possibilité de faire un parking souterrain à l'endroit de la place. En revanche, le Conseil communal acceptera, le moment venu, puisque la motion ne sera peut-être pas débattue ce soir, de comparer la solution dans le talus avec une solution de couverture des quais, avant de revenir solliciter un crédit pour la réalisation d'un tel parking.

Le groupe socialiste souhaitait savoir quelle était la composition des ateliers : les riverains (c'est-à-dire les CFF, les propriétaires, les commerçants, les taxis) et les usagers, y compris les spécialistes de constructions adaptées pour les handicapés et personnes à mobilité réduite. Dans les premiers ateliers, il y avait un spécialiste de Pro Infirmis. La composition des groupes de travail était la suivante : les services et entités concernées, à savoir le SDP, le Service d'urbanisme et de l'environnement, les Travaux publics, les Espaces verts, les TRN, VITEOS et deux mandataires, notamment GEA et TransiTech pour les questions liées au trafic, puisque tout l'aménagement a fait l'objet de tests sur des simulations de trafic, avec son impact sur les différents carrefours de l'Avenue Léopold-Robert.

Comme je l'ai dit, nous avons annoncé que GEA serait mandaté, lorsque nous avons sollicité le crédit, au mois de septembre 2007. Pour ceux qui seraient inquiets, le projet lauréat a été envoyé à l'Office fédéral de la culture pour que, sous l'angle de la ville inscrite à l'UNESCO, nous ayons une appréciation et que nous évitions la mésaventure qui arrive aujourd'hui au Locle avec l'ascenseur.

Si nous avons ajouté un montant pour la communication, c'est que nous entendons soigner cette partie, expliquer les enjeux de ce projet. Aujourd'hui, nous étions avec les autorités de Besançon qui sont allées jusqu'à faire un concours sur leur place publique, pour que la population puisse choisir la couleur du tram. Nous n'irons peut-être pas aussi loin, mais nous souhaitons vraiment associer la population à cette démarche de communication.

La question de la suppression des trolleybus a été longuement et mûrement réfléchi par le Conseil communal car elle est posée, par les TRN, depuis 2009 déjà. Les TRN sont à la veille d'investissements importants (à la place de la Gare, CHF 2'500'000.– pour refaire les lignes de contact). Même si nous ne faisons pas cet aménagement, les lignes sont en fin de vie et la toile d'araignée, au-dessus de la place, devrait être reprise dans une très large mesure. Mais, les TRN devaient également prendre des décisions en lien avec leur hangar et le renouvellement de leur parc de véhicules. Il arrive un moment où des options doivent être prises, même si elles ne s'appliquent pas tout de suite. L'abandon des trolleybus n'est pas pour cette année, peut-être même pas pour 2012 car, dans la planification des travaux de la Place, nous prévoyons de construire la nouvelle gare TRN sur la partie ouest, en 2012 et ce n'est, vraisemblablement, qu'à fin 2012 (voire 2013) que les TRN pourraient passer sur cette partie ouest. Les trolleybus seront donc encore utilisés en ville durant, en tous cas, deux ans. La décision de principe est prise, mais elle ne s'appliquera pas immédiatement.

Le débat a débuté en 2009. Une demande formelle a été adressée au Conseil communal au début 2010. Le Conseil communal, pour des raisons que j'évoquerai ici, est entré en matière sur le principe, tout en posant des

conditions : il a demandé que soit dressé un bilan écologique et que le remplacement se fasse par des bus hybrides (et pas des autobus diesel). Il a lourdement insisté sur les nuisances liées au bruit des autobus à moteur diesel et pas seulement sur la pollution atmosphérique en termes de particules (qui se règle assez bien avec des filtres) ou en termes de CO₂. Les bus passent à côté d'habitations, toutes les 10 minutes, redémarrent en faisant un bruit important. Nous avons donc beaucoup insisté sur cette question du bruit car cela fait partie de la qualité de vie en ville. Nous avons demandé que le Conseil communal puisse émettre un nouveau préavis, avant que la décision définitive ne soit prise.

VITEOS a aussi été consulté, puisque les TRN, avec leurs trolleybus, sont un gros consommateur d'énergie. Nous voulions savoir si l'abandon des trolleybus pouvait mettre en péril certains aspects économiques de la société VITEOS. Cette dernière a donné un accord de principe, sous cet angle, au début de l'année 2010.

La décision de principe des TRN a été prise fin 2010, après que certains éléments aient été étudiés, conformément aux conditions posées par le Conseil communal. Les motifs de cette décision sont principalement les suivants :

- ~ la question des chantiers et des manifestations. Aujourd'hui, les trolleys n'effectuent plus qu'environ un tiers des kilomètres parcourus par la compagnie TRN en ville de La Chaux-de-Fonds. Tout à l'heure, M. Legrix a répondu à la question sur les 1.3 millions de réfection des routes. Je faisais l'inventaire et je me disais qu'il allait faire chaud, avec le réseau TRN car, sur une grande partie des rues citées, circulent des trolleybus et, aujourd'hui, la flotte des TRN ne permet pas d'interrompre 2 lignes de trolleybus simultanément. Ou alors, nous devons faire monter des bus du Val-de-Ruz, ce qui met en péril des solutions de secours là-bas.
- ~ L'exploitation du réseau de trolleybus n'offre aucune souplesse pour modifier et faire évoluer le réseau. De nouvelles gares ferroviaires doivent s'ouvrir à La Chaux-de-Fonds. Nous réfléchissons, avec les TRN et les services cantonaux, sur d'éventuels réaménagements du réseau de bus, en lien avec ces nouveaux points ferroviaires. Evidemment, à chaque changement, il faut retirer les lignes aériennes, ce qui a un coût ou empêche ces modifications dans le dessin du réseau. Ce réseau est incompatible, à certains endroits, avec l'exploitation de l'aéroport et, sur le plan urbanistique, les pylônes et la toile d'araignée ne sont pas les meilleurs visages que l'on puisse donner du paysage urbain de la ville.
- ~ L'exploitation des trolleys impose quatre véhicules de réserve supplémentaires, pour les motifs que je viens d'évoquer. Quand les TRN sont confrontés à des travaux ou manifestations, ils doi-

vent avoir quatre bus supplémentaires, par rapport à un parc sans trolleybus. Les véhicules de réserve engendrent un coût d'investissement, mais également un coût de maintenance, et des surfaces utilisées dans le hangar, qui est, aujourd'hui, à saturation. Nous devons donc prendre des décisions, en termes de renouvellement du parc, sans il aurait vraisemblablement fallu investir dans une extension du hangar, avec des investissements relativement importants.

- ~ L'exploitation des trolleys impose un permis spécial pour les chauffeurs, ce qui rend difficile, aujourd'hui, le recrutement du personnel.
- ~ L'entretien des lignes de contact coûte CHF 250'000.– par année. Il implique des équipes de nuit, en hiver, dans les pires conditions que l'on puisse envisager, avec plus d'une tonne de dégivrant qui s'évapore ou finit par s'écouler dans les eaux claires. Sur le plan environnemental, ce n'est pas idéal.

Voilà les considérations qui font que le Conseil communal est entré en matière, tout en posant des conditions. Il ne veut pas que ces trolleys soient remplacés par des autobus, mais par des hybrides. Ces derniers doivent être testés et nous avons souhaité que ces tests se fassent immédiatement, quand bien même nous savions que le remplacement ne serait pas forcément immédiat. Il faut tester la bonne technologie, il faut que celle-ci puisse permettre de rouler dans de bonnes conditions en hiver, il faut que les producteurs fabriquent des bus compatibles avec les normes suisses. Aujourd'hui, il y a environ 2 à 3 ans de délai pour que les normes suisses et européennes soient harmonisées. En attendant, il y aura vraisemblablement des coûts de véhicules inférieurs.

Le Conseil communal a fini par admettre qu'il faut abandonner les trolleybus, avec une période transitoire. Il a écrit au Conseil d'administration des TRN (et pas à sa direction), dans lequel siègent le Conseiller d'Etat et le Chef de service, qu'il ne voulait pas plus de deux à trois ans de période transitoire. Ensuite, il veut que des hybrides remplacent ces trolleybus.

Au total, à coûts équivalents, c'est environ 14% de prestations de transports publics qui pourraient être octroyées en plus ou des économies pour un montant équivalent. Si nous admettions que la facture des transports publics à La Chaux-de-Fonds était identique, nous pourrions augmenter les prestations de 14%, grâce aux économies réalisées avec ce choix. Sur le plan du bilan énergétique et environnemental, nous devons aussi prendre cela en considération, si nous voulons favoriser le développement des transports publics.

Lors de la dernière séance du Conseil d'administration, le 1^{er} avril, en réponse au dernier courrier du Conseil communal, il a été convenu qu'une convention serait signée entre la Ville de La Chaux-de-Fonds et la compagnie, de façon à ce que, dans la nouvelle compagnie fusionnée le cas

échéant, et en cas de changement dans la composition des organes du Conseil communal et du Conseil d'administration, les engagements soient écrits, protocolés et signés par les deux parties. Il était difficile d'en faire beaucoup plus, de la part du Conseil communal, sauf nier la réalité de ce domaine.

Evidemment, le symbole est important car des trolleybus roulent depuis plus de 50 ans à La Chaux-de-Fonds, nous en sommes très conscients. C'est aussi la raison pour laquelle (et j'aimerais saluer le fair-play des TRN sur ce point), nous avons demandé aux TRN de communiquer, avant la séance du Conseil général de ce soir, car nous pensions que nous vous devions aussi des explications. Nous ne souhaitons pas que cette communication soit faite dans les deux ou trois semaines suivant cette séance. Nous souhaitons qu'à l'occasion de ce débat sur la Place de la Gare, nous puissions vous donner des réponses, les plus complètes possibles, sur ce point.

J'aimerais conclure, en particulier à l'attention des deux groupes qui ont demandé le report ou qui pensent s'opposer à cette demande de crédit, en soulignant les enjeux énormes associés à ce projet de la Place de la Gare. Ce sont non seulement des enjeux énormes sur le plan financier, mais également sur le plan de l'ampleur de l'aménagement projeté et de la sécurité car cette place est, aujourd'hui, dangereuse, comme tous les usagers nous l'ont dit, y compris les chauffeurs de bus.

C'est une porte d'entrée essentielle pour l'image que veut donner cette ville aux gens qui arrivent. C'est la suite des aménagements que nous avons débutés avec la Place du marché, mais c'est surtout une marque de confiance, de la part des autorités chaux-de-fonnières, par rapport à tous ceux que nous sollicitons aujourd'hui pour investir, à proximité immédiate, avec le regard sur cette place. Je pense notamment aux premiers bâtiments du quartier Le Corbusier. Une étude est en cours pour l'implantation d'un hôtel, ainsi que des discussions cantonales pour l'implantation d'un tribunal. Nous avons fait visiter le site à des offices fédéraux, il y a deux semaines, avec un investissement relativement important sur l'ensemble de l'une des parcelles du quartier Le Corbusier. A tous, nous leur avons montré le visage que devrait prendre la Place de la Gare et, je vous le promets, c'est un élément important. Les investissements aussi importants que ceux qui sont attendus sur le quartier Le Corbusier ne se feront pas à côté d'une place qui donne le visage d'une ville de 50 ans et, comme l'ont dit certains, d'une ville des pays de l'Est. Nous devons aussi marquer un peu de confiance. Je n'aimerais pas en faire un élément de chantage, mais j'aimerais vraiment vous demander de marquer de l'enthousiasme sur ce projet. Je crois que les décisions cantonales attendues dépendent aussi du fait que les Chaux-de-Fonnières croient à cette place, au développement de ce centre-ville et souhaitent donner un cadre attractif à ceux qu'ils aime-

raient voir développer leurs activités ici (je pense évidemment aux juges du tribunal d'instance). Je vous remercie de votre attention.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais obtenir, par votre intermédiaire, quelques éclaircissements.

Les gares des pays de l'Est étaient très belles.

Je pense, avec le PLR, que l'on ne peut pas imaginer une gare sans une solution de parking. Il y a un postulat, semble-t-il, refusé par le Conseil communal. Mais, que refuse le Conseil communal ? Est-ce le mot souterrain qui pose problème ? Vous engagez-vous à ce que la solution d'un parking soit trouvée ? Le parti en question et moi-même pourrions voter cette demande d'étude, si nous avions l'engagement que la notion de parking et sa réalisation optimale soient trouvées.

Le représentant de l'UDC a demandé ce que cela changerait si nous ne faisons pas ce projet. Je pense que c'est une question à laquelle il faut répondre. D'autre part, il a dit que nous avons 30 millions d'investissements et qu'avec un investissement comme celui-là, nous ne pourrions plus faire grand-chose d'autre. Je pense que c'est également un point auquel il faut répondre.

Que pense le citoyen moyen ? Que pense la majorité silencieuse ? Nous n'en savons rien, puisqu'elle est silencieuse. Il faut plutôt aller vers la condition sine qua none que vous avez donnée en final et qui est une position d'ouverture : ouvrir une information à débat et que les citoyens se prononcent. Cela s'est déjà produit, pour Espacité par exemple.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En général, j'aime beaucoup M. Francis Stähli et je crois que, ce soir, je l'adore.

J'aimerais revenir sur certaines questions qui n'ont pas trouvé de réponses. J'ai été très heureux d'apprendre qu'une part de la subvention fédérale était acquise à la Ville pour un montant de CHF 1'900'000.—. Si nous faisons un rapide calcul, nous voyons que le projet était estimé, en 2009, à CHF 5'600'000.—. Comment se fait-il qu'en deux ans, le projet ait gonflé quatre fois ? A l'époque, nous pouvions nous contenter d'un aménagement à CHF 5'600'000.— et, maintenant, il faut beaucoup plus ?

Quels sont les délais pour le versement de la subvention fédérale ? D'après ce que je sais, le délai serait assez conséquent et la Confédération n'admettrait pas de verser des intérêts compensatoires.

Il a été dit que le parking souterrain risquait de créer des engorgements sur la l'Avenue Léopold-Robert. Les voitures viendront quand même voir s'il y a de la place, vers les quelques places dessinées sur le projet, en est de la Place de la Gare. Elles n'en trouveront certainement pas et repar-

tiront, en l'espace de très peu de temps. A mon avis, l'engorgement sera exactement le même.

Effectivement, je n'ai pas eu de réponse à la question concernant les investissements. Comment le Conseil communal pourrait-il imaginer continuer avec les investissements nécessaires, quasi obligatoires, en 2012 ou 2013, avec un investissement aussi conséquent que celui-là ?

Je n'ai pas eu, non plus, de réponse concernant la consultation de la population. Nous pourrions entrer en matière, à la seule condition que le Conseil communal s'engage à faire une consultation de la population, à travers différents moyens (par exemple un tout-ménage qui permet un retour afin de savoir ce que la population pense de ce projet). C'est ce qu'il y a de plus important pour nous.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je crois que le pire qu'il pourrait arriver pour ce projet est que nous votions, ce soir, pour entrer dans une impasse, alors que nous devrions voter pour entrer dans un boulevard.

La population, en matière urbanistique, doit faire sienne un projet pour qu'il ait des chances de réussir. Je suis convaincu que l'ensemble de ce Conseil y est sensible, avec des nuances. Comment trouver une formule, ce soir, pour que le vote ne nous amène pas dans une impasse : l'absence de consensus et le lien avec la population.

Vous avez dit que vous aviez vu les autorités de Besançon qui ont consulté la population pour la couleur des trams. Je pense qu'en effet, il y a, d'une manière ou d'une autre, un processus participatif à engager, tout comme pour réussir la gestion des déchets et la taxe au sac. Peut-être le trouverons-nous ce soir, pour que cette population puisse, après le vote, faire sien ce projet. Sinon, nous prenons le risque d'aller dans le mur (des débats sans fin, des votes populaires, des cristallisations de positions).

A l'heure actuelle, je n'ai pas la solution précise, mais j'aimerais bien entendre le Conseil communal sur ce point.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe est favorable à cette nouvelle Place de la Gare. Nous sommes convaincus que c'est un projet nécessaire. Nous partageons aussi les différentes opinions énoncées concernant un processus participatif.

Sur le plan financier, nous avons compris que l'investissement à la charge de la Ville serait d'environ CHF 10 millions, desquels nous pourrions déduire la participation de la Confédération. Nous sommes donc au-dessous des CHF 18 millions. Je me souviens très bien que, dans la première proposition, on parlait d'environ CHF 6 millions. Cela m'avait donné l'occasion de faire une comparaison avec l'investissement pour le Musée d'histoire. J'avais dit "*Vous vous rendez compte, CHF 6 millions pour une*

place, alors que cela ne coûte que CHF 3.5 millions pour un musée !" et on m'a dit "CHF 6 millions pour une place, sans constructions, mais ils sont complètement fous !".

Nous comprenons que nous devons séparer administrativement le parking de la Place de la Gare, mais, dans la simultanéité, dans la chronologie, il nous paraît indispensable de mettre les deux choses ensemble. Je ne vois pas comment nous pouvons nous engager dans un projet, sans connaître les problèmes de circulation que cela impliquera. Nous risquons de nous trouver dans une impasse et le problème de ce parking doit être résolu car un parking est nécessaire.

Nous regrettons ce report car nous sommes convaincus que nous devons faire les choses rapidement. Mais, Mesdames et Messieurs les Conseillers généraux, je suis convaincu que, si vous acceptez que nous demandions un report au Conseil communal, ce dernier étant tellement enthousiaste sur ce projet, il trouvera rapidement une solution pour le parking. Nous avançons et nous ne perdrons pas autant de temps que si nous refusons, avec tout ce que cela peut impliquer (non adhésion de la population, référendum).

M. Charles-André Favre, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je serai bref. A mesure que l'on voit que la réflexion sur le parking prend son importance dans cette discussion, je souhaiterais faire état d'une réflexion qui avait été la mienne, lors de la toute première présentation du projet de la Place de la Gare. J'avais posé la question de savoir s'il était envisageable de construire le parking sur les voies, en les couvrant. A l'époque, la réponse était que ce n'était pas envisageable car, normalement, la structure qui supporte le parking devrait pouvoir supporter l'impact d'un train arrivant à 60 km/h.

Dès lors, deux cas de figures se posent : ou la résistance des matériaux a fait un bond que j'ignore ou les trains sont devenus munis d'amortisseurs qui garantiraient l'absence de rupture de la structure. Je vous remercie.

Mme Mariette Mumenthaler, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je reviens sur le problème des trolleybus. Je remercie le Conseil communal pour ses explications. Nous sommes heureux d'apprendre qu'il s'investira pour une solution efficace, qui tient compte de notre souci. Mais, j'ai deux questions :

- ~ Comment pensez-vous intégrer le Conseil général et la population dans la recherche de solutions ?
- ~ Comment pensez-vous nous informer de l'avance de vos travaux ? Et dans quels délais ? Vous avez parlé de la convention que vous souhaitez signer.

Je vous remercie.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous allons essayer de clarifier un peu les choses concernant le parking.

De façon assez simple, il y avait trois scénarios possibles :

- ~ Un parking sous la Place de la Gare.
- ~ La couverture des voies pour y installer un parking (cette proposition a fait l'objet d'une intervention du PLR).
- ~ La construction, dans le talus, au sud des voies, d'une forme de silo. C'est la solution que privilégie le Conseil communal.

Le Conseil communal, lorsqu'il a entamé les travaux et les réflexions, avec l'ensemble des partenaires, a, assez rapidement et pour les motifs que j'ai expliqués, exclu d'envisager un aménagement à deux niveaux de la Place (c'est à dire un parking en sous-sol et un aménagement de surface). C'est ce qui l'amène à refuser le postulat UDC qui demande cette option car il y a la charge de l'Avenue Léopold-Robert, des difficultés d'aménagement, des coûts extrêmement importants, et parce que nous mélangierions le volet aménagement avec cet élément de réalisation du parking.

En prenant cette option, le Conseil communal, à l'origine, s'était dit qu'il reporterait à des temps meilleurs, l'examen de la question du parking. Lorsqu'il a présenté la première partie de la démarche que j'ai rappelée ce soir, c'est-à-dire la fin du mandat avec le bureau GEA, la répartition des espaces, avant le lancement du concours d'architecture et d'aménagement, les réactions, dans le public et parmi vos rangs, ont été assez favorables (pour ne pas dire très favorables) au schéma d'ensemble. Mais, sur les deux présentations publiques, la préoccupation du parking est ressortie assez régulièrement. Nous avons donc fait le choix, à ce moment-là, de considérer qu'effectivement, nous ne pouvions pas venir au mois de novembre prochain avec un projet d'aménagement de la Place qui n'en dit pas un peu plus sur ce que nous avons l'intention de faire.

De notre point de vue, tout ne doit pas être réalisé en même temps, pour des questions de volumes d'investissements, de recherches de partenaires. Mais, nous devons, au moins, avoir la certitude que, sur le plan technique, c'est possible et que, sur le plan économique, c'est réaliste. Ensuite, les travaux peuvent peut-être prendre encore un peu de temps. Aujourd'hui, nous ne supprimons pas des dizaines ou des centaines de places de parking sur la Place de la Gare. Il s'agit bien d'un progrès proposé pour favoriser cette interface entre la voiture et le train.

Le Conseil communal a donc déjà donné une pré-étude (un petit mandat de moins de CHF 10'000.-) à un bureau d'ingénieurs et il a pris langue avec les CFF. Tous deux nous confirment la faisabilité de la solution dans le talus sud des voies. Là aussi, nous sommes sur une pré-étude, quelques sondages ont été faits, une première estimation du nombre de

places pourrait être envisagée et il y a une appréciation du bureau d'ingénieurs. C'est évidemment un état que nous ne pouvons pas vous présenter dans un rapport aujourd'hui, c'est pourquoi nous ne l'avons pas fait. Mais, nous souhaitons approfondir cette question pour régler les problèmes de trafic qui se poseraient sur la rue du Commerce et venir, au mois de novembre, en vous disant que pour le projet de réaménagement de la Place, tel qu'il a été développé avec les mandataires et pour lequel nous sollicitons le crédit ce soir, nous vous demandons le crédit d'engagement et que pour le parking, ayant réglé les problèmes de trafic, examiné la faisabilité, obtenu la confirmation définitive des CFF, nous vous demandons le crédit qui permet de faire l'étude de détails du projet. Ensuite, nous pourrions, sur la base d'un projet précis, chercher des partenaires financiers et revenir avec un crédit d'engagement pour la part qui reviendrait à la Ville. Les CFF nous ont déjà dit qu'ils ne finançaient plus les parkings à proximité des gares. Ils l'avaient fait quelques fois, par le passé, mais dans leur politique aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Je peux déjà vous dire qu'ils ne feront pas partie des partenaires.

Nous avons déjà exploré cette piste et nous ne sommes pas en train de simplement mettre des mots pour essayer de rassurer le Conseil général. Cette est une option sérieuse car nous avons senti, après avoir pris le pouls de la population, dans l'esprit que vous demandez, que c'était une question importante. Nous pouvons donc vraiment prendre l'engagement, aujourd'hui, que cette question ne sera pas évacuée, qu'elle fait partie des préoccupations et qu'elle fait partie d'une étape 2 du projet. De notre point de vue, si nous voulons tenir les calendriers financiers annoncés à la Confédération, dans le cadre de la convention signée avec l'ensemble des partenaires cantonaux, c'est-à-dire débiter les travaux en 2012, il faut que ce crédit puisse être voté aujourd'hui, pour pouvoir vous soumettre, en novembre ou au début de l'année prochaine, le crédit d'engagement. Sans cela, les travaux ne commenceront pas en 2012, nous en avons la certitude. Si nous ne pouvons pas solliciter de crédits dans l'année qui vient, au plus tard en mars de l'année prochaine, les travaux ne pourront pas débiter en 2012 et nous risquons de perdre les 2 millions de financement de la Confédération.

J'aimerais essayer de vous convaincre que nous n'évacuons pas cette question du parking car elle est importante. La proposition de l'UDC ne nous paraît pas devoir être retenue car elle nous fait revenir 2 ans en arrière sur les options qui n'ont pas été retenues pour la Place de la Gare. Nous voulons bien prendre la proposition du PLR, en lien avec l'étude dans le talus sud. Aujourd'hui, nous préférons cette solution, pour les raisons, déjà évoquées, de coûts. L'architecte communal répondait à un commissaire en disant : *"construire au-dessus d'une gare, cela ne marche que dans les villes comme Bâle et Zürich, quand les prix du terrain sont tels que l'on peut valoriser le coût que cela représente. A La Chaux-de-Fonds, nous n'y*

arriverons jamais, pour des questions économiques." Je veux bien accepter de faire l'étude, que nous vous en soumettions les résultats et que nous venions avec des résultats concrets et pas simplement l'idée du Conseil communal.

Concernant la question de l'engorgement du POD, tous les spécialistes en trafic nous disent qu'en mettant un parking, on génère du trafic. Nous ne parlons pas de 20 ou 30 places de parc. Si nous voulons que cette gare soit celle du TransRun et qu'elle soit une interface pour les transports, nous parlons de quelques centaines de places de parc. Si c'est au sud, cela permet, en plus, à ceux qui arrivent en ville en voiture, depuis les quartiers sud, d'utiliser ce parking comme parking d'entrée dans le centre-ville et d'utiliser ensuite l'infrastructure de la gare pour accéder au centre-ville lui-même. Des usagers du quartier Le Corbusier auront une partie en souterrain, mais utiliseront aussi peut-être ce parking-là. Nous parlons vraiment d'un générateur de trafic. L'option sur l'Avenue Léopold-Robert ne nous paraît vraiment pas jouable pour les raisons d'engorgement.

Concernant les subventions, il est vrai que, lorsqu'en 2007, les premiers chiffres ont été adressés à la Confédération, le projet neuchâtelois était "*mal foutu*". Sur tous les projets, les 130 mesures, nous avons, dans le projet final, des augmentations entre ce qui a été évoqué au début. Certains services (je ne cherche pas ici à donner les responsabilités au Canton ou à la Ville) n'avaient pas vu les délais de la Confédération. Il a fallu préparer ce travail dans l'urgence et nous avons fait des appréciations relativement grossières. Sur tous les projets du Projet d'agglomérations neuchâtelois, il y a des augmentations de coûts, au moment où il a été déposé en 2009, par rapport à ce qui avait été annoncé, de l'ordre de 50% à 150%. Là, nous en sommes à environ 50%, puisque nous passons d'environ 6 millions à 10 millions. Le temps passe, ce qui explique une partie. Certains éléments s'affinent, mais nous sommes dans les mêmes conditions que ce qui s'est passé pour tous le Canton de Neuchâtel. C'est regrettable et je suis le premier à le dire. Je ne suis pas sûr que nous aurions eu plus que 2 millions, peut-être même moins, sur un projet comme celui-ci car, je le rappelle, les 2 millions ont été donnés sur une appréciation coûts-bénéfices. Si les coûts avaient été beaucoup plus importants, peut-être n'aurions-nous pas eu 35% mais seulement 30% ou 25% des coûts finis. Nous pouvons admettre qu'il y a eu là un écueil relativement important.

Les sommes qu'il faut comparer sont 6 millions et 10 millions. Ce sont les points sur lesquels la Confédération entre en matière, c'est-à-dire les éléments liés à l'aménagement, au réaménagement de la Place. Cela me permet de préciser, par rapport à la question de M. Moser, que ces 10 millions sont bien les coûts liés à l'aménagement et c'est là-dessus que nous avons 5 millions préfinancés. Il y a des coûts complémentaires pour TRN, pour VITEOS et pour la Ville, sous le chapitre *Infrastructures souterraines*,

qui seront financés, en partie, par des taxes. Pour la Ville, il y aura bien les 10 millions, plus la partie des infrastructures qu'elle doit payer elle-même.

Au passage, les gares des pays de l'est étaient effectivement de belles réalisations, mais chacun se souvient aussi que, dans les pays de l'est, on a quelques soucis à entretenir ces espaces publics et que cela a créé des soucis. C'est ce que nous aimerions éviter.

Concernant la façon dont les budgets d'investissements seront utilisés (limite des CHF 30 millions), le Conseil communal réfléchit aujourd'hui sur tout ce qui est financé par des taxes et le volet des immeubles communaux, à séparer les logiques d'investissements. Ces domaines ne sont pas liés, du point de vue des financements. Nous avons une économie de la taxe d'épuration, une économie de l'adduction d'eau et une économie des immeubles communaux qui ne sont pas liés à l'économie de l'impôt qui doit financer l'entier des autres investissements. Pour ces catégories, nous réfléchissons à des définitions d'enveloppes un peu différentes. Au total, nous aurons peut-être un peu moins de CHF 30 millions sur le reste, mais les choses seront un peu plus claires dans l'appréhension de la problématique financière et économique.

Pour la partie aménagement (CHF 10 millions) nous sommes effectivement dans une enveloppe conséquente, mais qui sera réalisée sur deux ans, au minimum, et dont CHF 5 millions sont préfinancés. Nous sommes donc à deux enveloppes de CHF 2.5 millions, soit, sur deux années de suite, à 80% du coût du musée. Cela nous paraît raisonnable et jouable, dans la dynamique financière de la Ville, par rapport à ce que cela peut apporter.

Je crois avoir démontré, ce soir, que nous nous préoccupons, depuis le début, de la question de la consultation et de la sensibilisation des citoyens. Nous avons associé des groupes de citoyens, des commerçants, des riverains, des associations d'handicapés, pour collecter de l'information. Les questions étaient :

- ~ Comment voyez-vous la Place de la Gare aujourd'hui, en positif ?
- ~ Comment la voyez-vous en négatif ?
- ~ Comment la voyez-vous évoluer ?
- ~ Quelles sont les qualités que nous devons y maintenir ou y développer ?"

Il s'agissait d'ateliers très ouverts, sur deux journées complètes, au début du processus.

J'ai déjà parlé des séances d'informations à la population. Sur les parkings, c'était même les réactions de la population qui nous avaient fait penser que nous devons revoir l'ordonnancement de nos échéances. Nous avons donc ce souci et si nous vous demandons aujourd'hui une enveloppe de CHF 50'000.– (CHF 60'000.– à l'origine, mais nous avons maintenu CHF 50'000.– malgré l'appréciation divergente d'un dicastère à l'autre),

c'est que nous croyons que c'est une phase importante que de pouvoir s'adresser à la population et ne pas simplement faire une exposition d'affiches dans le hall de la gare et un tout-ménage. Nous voulions vraiment avoir une démarche participative qui permette aux Chaux-de-Fonniers de s'approprier ce projet, d'en mesurer les enjeux et de l'influencer, pour la part qui peut encore l'être. Peut-être, et je le disais sans mépris, M. Musy, j'étais plutôt admiratif quand j'entendais le Maire de Besançon dire qu'il faisait un sondage sur la couleur du tram, car je pense que c'est une manière pour que la population s'approprie, au-delà de l'enjeu réel de la couleur du bus, son tram. Et là, elle doit s'approprier sa Place de la Gare à La Chaux-de-Fonds. C'est dans ce sens que nous entendons travailler, dans les mois qui viennent, en termes d'informations, d'échanges, de consultation et de communication.

La question *"qu'en pense le citoyen ?"* doit nous permettre, évidemment, d'en savoir un peu plus. Ce que nous avons déjà fait nous a permis de sentir deux ou trois choses. Mais, vous m'entendrez rappeler à chaque fois cette question que le rôle des autorités c'est aussi d'être parfois un peu devant. Il ne faut pas que le brouillard nous sépare de la troupe, mais nous devons être un peu devant pour tirer cette ville en avant et ne pas se contenter d'attendre ce que la population exprime pour faire des projets. Nous sommes à la source d'informations, compte tenu de la fonction que nous occupons, ce qui nous permet de voir des enjeux. Notre rôle est de les expliquer et de faire des projets qui répondent à ces enjeux. C'est le rôle que je défendrai toujours, tant que je serai dans cette fonction, en particulier devant vous.

Qu'est-ce qui change si nous faisons ce projet ? C'est la conviction du Conseil communal, et une conviction personnelle également, que tous les contacts que nous avons pour le site Le Corbusier sont notablement influencés par la question de l'aménagement de la Place de la Gare. Nous parlons d'investissements de plusieurs dizaines de millions de fonds privés qui viendront, ou pas, à La Chaux-de-Fonds.

La deuxième raison est peut-être plus subjective et modeste, mais peut-être plus importante aussi. Je me réfère aux déclarations que vous avez peut-être lues dans la presse : un bijoutier de La Chaux-de-Fonds, qui avait quitté La Chaux-de-Fonds, il y a 5 ans, qui, à la question du journaliste *"pourquoi revenez-vous et qu'est-ce qui a changé en 5 ans ?"* a dit *"la ville de La Chaux-de-Fonds était morte sur le plan urbanistique et commercial, elle s'est réveillée ces 5 dernières années, les Chaux-de-Fonniers ont repris confiance en eux."* Je vous demande de redonner cette confiance aux Chaux-de-Fonniers pour qu'ils suscitent la confiance de nos partenaires. Merci de votre attention.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous remercions le Conseil communal pour ses explications.

Nous sommes heureux d'apprendre maintenant que des études ont été faites pour ce parking. Nous étions étonnés de n'avoir jamais aucune réponse. Les choses sont maintenant plus concrètes. Faut-il demander l'engagement au Conseil communal que, dans deux mois, nous aurons un projet beaucoup plus précis, sur lequel le groupe s'occupant de ce crédit, pourra travailler pour aménager cette Place de la Gare ? Ou, plus simplement, nous pourrions proposer un amendement à l'article 1^{er} qui dirait *"...un crédit d'un million, estimé à la réalisation des plans des budgets d'information sur le projet de l'aménagement de la Place de la Gare, issu du concours, ainsi que la réalisation d'un parking et de la passerelle, est accordé au Conseil communal."*

Nous trouvons que ce budget de CHF 1'000'000.– est élevé, mais peut-être le Conseil communal va-t-il nous répondre qu'il a besoin de plus. Alors, combien ?

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie le Président du Conseil communal pour ses réponses. Je n'ai toujours pas eu de réponse concernant le délai de versement de la subvention fédérale.

Si j'ai bien compris la réponse, le Conseil communal ne tient pas à avoir une consultation large avec la population, sur le projet en cours, puisqu'il estime qu'il doit mener le débat et que la population doit suivre.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je considérerai que j'ai répondu à la dernière question.

La Confédération a annoncé, dans un premier temps, qu'elle verserait sur plusieurs années (3 ou 4 ans) ses contributions, car elle a des problèmes d'alimentation du fonds d'infrastructures. Cela a fait beaucoup réagir, partout en Suisse. Aujourd'hui, deux choses sont à l'étude, avec une forte pression des Chefs de département cantonaux et avec l'idée que, s'il y a un tel décalage, des intérêts intercalaires seront pris en considération. Il y a une très forte pression des cantons pour que la Confédération les intègre. Il semble qu'il y ait une ouverture, mais les discussions ne sont pas abouties. Des discussions sont également en cours pour obtenir un financement anticipé qui permette d'alimenter le fonds d'infrastructures et d'éviter ce décalage. C'est un débat qui a lieu aux Chambres.

Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire s'il y aura ce décalage ou non. Mais, effectivement, il a existé le risque que des décalages dans le versement de la subvention puissent intervenir. Compte tenu des délais dans lesquels nous terminerons les travaux, je pense que nous pouvons raisonnablement nous attendre à ce que cela ne fasse pas plus de deux ans. Effectivement, cela reste des délais qui ne sont pas très favorables à la

Ville de La Chaux-de-Fonds. Mais, cela s'applique partout et cela n'est pas propre à notre ville.

M. Moser, on fait un peu d'improvisation. Concernant la passerelle, je ne peux vraiment pas ! Je vous promets que nous tenons à cette passerelle. Les projets d'aménagement de la Place de la Gare, pour la plupart, prévoyaient des projets de passerelle. Le jury, en voyant les résultats, nous a dit de ne pas la faire. Il nous a dit qu'il fallait vraiment que nous sachions ce qui prendra place comme bâtiments de tête du quartier Le Corbusier. C'est quand nous aurons l'aménagement de la Place et le bâtiment que nous devons réfléchir à intégrer cette passerelle. Il y a peut-être un ascenseur à intégrer au bâtiment de tête, c'est donc un projet d'architecture en tant que tel, qui doit venir au moment où nous développons le projet de bâtiments.

Aujourd'hui, ce serait vraiment du bricolage de faire cela pour la passerelle. Mais, je vous promets que nous y tenons, c'est un élément essentiel auquel nous croyons dans la liaison nord-sud de la ville pour les piétons.

Pour le crédit d'étude du parking, ce que vous nous demandez est vraiment une démarche en tant que telle. D'ici à la fin de l'année, avec le projet d'architecte, le coût et la recherche de partenaires, je pense franchement que nous n'y arriverons pas. Nous pouvons vous présenter un projet qui soit à peu près abouti, en mandatatant des architectes, entre maintenant et le mois de novembre. Mais cela a un coût ! Effectivement, je ne peux pas intégrer cela dans le montant que nous vous demandons aujourd'hui, même s'il laisse une petite marge, compte tenu des répartitions entre TRN et VITEOS.

Une solution est peut-être jouable, mais je suis obligé de dire *au risque de devoir venir avec une demande de rallonge dans les prochaines sessions*. Entre l'entier du crédit qui laisse une marge et le crédit d'étude encore disponible pour la passerelle, nous avons peut-être les disponibilités suffisantes, mais à condition de revenir le moment venu pour le crédit d'étude pour la passerelle. Aujourd'hui, un crédit d'étude est ouvert, qui nous permet de financer ce que vous souhaitez pour la passerelle que nous ne voulons pas faire. Nous ne souhaitons pas le mobiliser pour autre chose, sauf autorisation du Conseil général. Il y a une marge sur ce crédit. Avec cela, nous arrivons peut-être à donner un mandat à un bureau d'ingénieurs, pour aller suffisamment loin pour vous convaincre, au mois de novembre, sur les questions de parking. Mais, vous dire que le crédit de ce soir est suffisant, cela me paraît difficile. Ou alors, vous faites une déclaration assez claire qui nous permet, dans la compétence du Conseil communal, de rajouter une marge sur ce crédit (nous avons jusqu'à CHF 100'000.– de compétences). Dans ce cas, nous aurions une marge suffisante. Mais, cela signifie que nous devons enlever d'autres choses dans les investissements de cette année, pour arriver à nos montants.

Je n'ai pas consulté mes collègues, nous faisons un peu de l'improvisation en disant cela. Je ne veux pas m'opposer ici à ce que nous essayions de mandater, encore plus vite que prévu, des architectes ou ingénieurs pour travailler sur le projet de parking au sud. Nous croyons, comme vous, qu'il est nécessaire.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a déposé un amendement à son postulat qui biffe, tout simplement, le mot *souterrain*. Pour nous, l'important est qu'il y ait un parking auprès de cette gare, qu'il soit souterrain, aérien ou encastré.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Concernant la passerelle, il est clair que cela entre totalement dans notre philosophie. Il faut faire les choses progressivement et la passerelle dépendra du reste. Nous sommes tout à fait d'accord de renoncer à la passerelle.

Votre proposition nous paraît tout à fait acceptable. Elle nous donne les garanties que nous souhaitons. Nous serions d'accord avec la proposition budgétaire que vous nous faites, de donner latitude au Conseil communal de choisir. Nous sommes préoccupés par les dépenses, mais nous avons vraiment peur de partir sur une grosse dépense qui nous oblige à corriger le tir, une fois le parking réalisé. La dépense supplémentaire que nous pourrions avoir maintenant, nous risquons de la gagner après.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je demanderai à mes collègues de se manifester, en cas de désaccord, sans quoi nous devons demander une suspension de séance. Pour vraiment que l'intention soit claire et protocolée, l'idée serait d'accepter le postulat UDC en le transformant "*Le Conseil communal est prié de pousser les études sur la possibilité de réaliser conjointement au réaménagement, un parking à proximité immédiate de la Place de la Gare*". L'intention du Conseil général est bien que nous utilisions le crédit que vous votez ce soir, y compris la marge évoquée dans le rapport, avec un éventuel dépassement jusqu'à la limite de compétences du Conseil communal pour engager des études sur le parking sud.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'ai une remarque, non pas sur le fond, mais sur la forme. Nous travaillons tous un peu sur la mémoire et je pense que quelques éléments doivent être vérifiés, par exemple, le montant du crédit d'étude sur la passerelle. La proposition possible est que, sur cette base, le Conseil communal puisse vérifier ces éléments, notamment sur les questions financières

et que, cas échéant, il puisse venir, si nécessaire, à la séance des comptes, avec un projet d'arrêté. Cela nous permet de garder la possibilité de vérifier les éléments annoncés en séance aujourd'hui.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je souhaitais parler d'un point de détail par rapport à la discussion que M. Kurth a eue avant et pour que tout soit clair sur la question du vote. Dans la première discussion, nous avons parlé du crédit de CHF 1'022'000.–, nous avons parlé d'y ajouter le crédit prévu pour la passerelle, plus CHF 100'000.– de compétence du Conseil communal. Dans la dernière discussion, nous n'avons pas parlé du crédit de la passerelle. Il faut que nous soyons d'accord.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La proposition faite au Conseil général est d'accepter le postulat UDC amendé comme suit *"pousser les études pour un parking à proximité immédiate de la Place de la Gare"*, sur le crédit de CHF 1'022'000.–, le Conseil communal ayant d'ores et déjà annoncé que, sur sa compétence jusqu'à CHF 100'000.–, il pourrait éventuellement dépasser ce crédit, si nécessaire, pour financer les études et en fonction de la marge que lui laissera ce crédit. Je propose de retenir la proposition de M. Veya, c'est-à-dire que s'il fallait utiliser la rallonge *passerelle*, nous en informerions le Conseil général lors des comptes. Aujourd'hui, ce n'est pas l'intention votée, cela nous évite de mélanger les crédits. Nous vous informerions d'une réaffectation de crédit, lors du débat sur les comptes. Cela paraît, je pense, être le plus sage.

Je vous propose, dans le même temps, que, même si en principe elle devrait prendre rang à un autre endroit dans l'ordre du jour, le Conseil général accepte, par conséquent, immédiatement à la suite, la motion du PLR, afin que nous ne renvoyions pas un débat dans six mois sur cette question. Ainsi nous pourrions étudier, si nécessaire, la couverture des quais et vous rendre un rapport en même temps.

M. Marc Schafroth, Président : Pour le bon fonctionnement de nos institutions, je demande à ce que tout ce qui a été dit soit déposé par écrit.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous souhaitons maintenir notre modification d'article 1^{er}, en y ajoutant *"ainsi que la réalisation d'un parking"*.

M. Marc Schafroth, Président : Je vous annonce que le dernier rapport est reporté à la séance des comptes, en ouverture de l'ordre du jour.

Je demande au groupe socialiste si l'interpellation déposée en urgence pourrait être traitée, purement et simplement, avec les comptes. Apparemment, le Conseil communal le souhaiterait aussi.

Mme Annie Clerc, Conseillère communale (Instruction publique, Affaires sociales et Intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal acceptera l'urgence. Il prendra ce point en urgence, demain, au Conseil communal et vous donnera une réponse lors de la prochaine séance.

M. Marc Schafroth, Président : Le Conseil communal renonce au dépôt de son texte, compte tenu de l'amendement du groupe PLR.

Article premier amendé.- Un crédit de CHF 1'122'000.00 TTC, destiné à la réalisation des plans, des budgets et de l'information sur le projet de nouvel aménagement de la place de la Gare issu du concours, ainsi que la réalisation d'un parking, est accordé au Conseil communal.

L'entrée en matière est acceptée tacitement.

L'amendement du PLR à l'article 1^{er} est accepté tacitement.

L'arrêté amendé est accepté par 27 voix contre 6.

Le postulat UDC est retiré.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La motion peut être votée maintenant, afin d'entrer dans la possibilité qu'a le Conseil communal d'étudier ce projet de parking. Nous souhaitons que cette motion soit votée maintenant.

La motion PLR est acceptée par 29 voix sans opposition.

Résolution urgente interpartis concernant Hôpital neuchâtelois
(voir texte au début du présent procès-verbal)

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pour nous, c'est un sujet qui doit être traité rapidement, afin de pouvoir donner un soutien au groupe de travail, qui en a besoin à un moment où les décisions importantes sont en train de se prendre.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal accepte bien évidemment l'urgence.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Lors des Etats généraux de la santé, notre Conseil a désigné trois de ses représentants, MM. Marc Schafroth, Théo Bregnard et Claude-André Moser, pour le représenter dans les groupes de travail des Etats généraux de la santé en 2009.

Il est ressorti des débats de ces assises qu'une proposition de répartition des missions d'Hôpital neuchâtelois qui y avait été proposée méritait d'être approfondie. Elle paraissait susceptible de dépasser les clivages haut-bas et préserver les intérêts des 2 sites principaux d'Hôpital neuchâtelois.

Dès lors, Théo Bregnard, alors président du Conseil général, et votre serviteur avons pris l'initiative de réunir, autour de nous, un groupe de travail des représentants, députés ou Conseillers généraux, de tous les partis du haut du canton, en compagnie de deux représentants médecins de la société médicale de la ville, son président et un pédiatre. La délégation des politiciens avait la particularité d'être composée majoritairement de membres du corps médical ou de personnes qui avaient l'expérience des problèmes touchant aux problèmes de la santé. Les problèmes spécifiquement techniques pouvaient, dès lors, être abordés sous un angle favorable. Par ailleurs, le groupe a toujours souhaité entretenir des contacts avec le Conseil communal, qui l'a soutenu, dès le départ, dans son entreprise. Le Conseil communal du Locle a été tenu régulièrement au courant de nos démarches et nous savons que nous pouvons aussi compter sur son soutien.

Ce groupe se réunit mensuellement. Il a approfondi et fait évoluer, en fonction des données qu'il a pu réunir, le projet qui s'était profilé aux Etats généraux. Ce travail a abouti à la lettre que le groupe a adressée au début de ce mois au Conseil d'Etat, au Conseil d'administration d'Hôpital neuchâtelois et à sa direction.

Cette lettre fait la proposition claire d'attribuer la chirurgie stationnaire au site qui n'accueillera pas le site *mère-enfant*, afin de maintenir un équilibre entre les sites principaux et de répondre aux exigences légales. Ce projet vise au maintien d'un service d'urgence 24h/24h, de soins intensifs et d'un service de médecine sur les 2 sites principaux, avec le souci d'améliorer encore la qualité des soins et de s'adapter aux contingences économiques.

Auparavant, le groupe avait conclu à l'urgence d'effectuer des travaux sur le site de La Chaux-de-Fonds et avait adressé une première lettre dans ce sens, en janvier, aux mêmes instances. Le Conseil d'Etat s'est déclaré en accord avec la plupart des revendications précitée. Cette approbation ne s'est soldée, pour l'instant, par aucune mesure concrète. Dès lors, le groupe de travail a écrit une deuxième lettre, en mars, au Conseil d'Etat, pour manifester son impatience et insister encore sur l'urgence à accomplir

les travaux. La présidente du Conseil d'administration d'HNE et son directeur rencontreront, la semaine prochaine, une délégation du groupe de travail pour évoquer ces problèmes et faire part de leurs intentions.

Il faut souligner que notre groupe, pourtant formé de partis recouvrant l'ensemble des tendances politiques représentées au Conseil général, travaille en complète convergence, dans un esprit constructif et positif. Nous savons tous individuellement que nous pouvons compter sur l'appui de nos partis respectifs. Cependant, nous souhaitons, en déposant la résolution commune que nous vous proposons de voter ce soir, recevoir la confirmation officielle que vous soutenez notre travail et que vous partagez nos revendications. Cela donnera davantage de poids à notre démarche que nous voulons effectuer dans l'intérêt de tous les habitants du canton, en respectant les intérêts légitimes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Je vous remercie.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je crois que M. Moser a dressé un tableau tout à fait complet de la situation, des échanges, des travaux, des courriers envoyés. Il a oublié, dans cet historique, un élément qui, aux yeux du Conseil communal, revêt une importance particulière : la conférence de presse des présidents des trois Villes (Neuchâtel, Le Locle et La Chaux-de-Fonds) qui, ensemble, réclamaient une réhabilitation des travaux urgents sur le site de La Chaux-de-Fonds. C'est suffisamment curieux ou particulier pour être souligné.

Bien sûr, le Conseil communal a eu l'occasion d'échanger avec les membres du groupe de travail. Il partage, sur le fond, la totalité des revendications présentées par ce groupe. Il estime, lui aussi, qu'une reconnaissance plus officielle, ce soir, par cette résolution d'un groupe de travail un peu informel, prend tout son sens aujourd'hui, compte tenu du calendrier. La problématique HNE a encore une fois été évoquée au Grand Conseil, lors de la session des comptes. Mme Ory, la Conseillère d'Etat a rappelé certains éléments par rapport au calendrier des décisions, puisqu'elle attend, dans les semaines qui viennent, un rapport sur la répartition des missions. C'est effectivement le meilleur moment possible pour que cette démarche informelle trouve, ce soir, une résonance et un soutien, je l'espère, unanime. Le Conseil communal espère que le soutien sera unanime de la part du Conseil général.

La résolution est acceptée tacitement.

M. Marc Schafroth, Président : Concernant l'interpellation urgente, vous avez pu entendre que le Conseil communal acceptait l'urgence, mais qu'il souhaite y répondre lors de la prochaine séance, c'est-à-dire celle des comptes.

Séance levée à 00h15.

Le président :
Marc Schafroth

La secrétaire :
Aline Fleury

La secrétaire-rédactrice :
Sylvia Ruchat