



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

45^e séance du Conseil général

Mardi 6 mars 2012 à 19h30

Salle du Conseil général, Hôtel-de-Ville

Procès-verbal

Présidence : M. Pierre-Alain Borel

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

Présent(e)s : Mme Katia Babey Falce, M. Christophe Batsch, Mme Maria Belo, M. Pierre-Yves Blanc, M. Pierre-Alain Borel, M. Karim Boukhris, M. Pascal Bühler, M. Hughes Chantraine, Mme Célia Clerc, Mme Sarah Diaz, M. Bastian Droz, M. Laurent Duding, Mme Monique Erard, M. Sven Erard, M. Andy Favre, M. Charles-André Favre, Mme Monique Gagnebin de Pietro, Mme Pascale Gazareth, M. Michel Hess, M. Philippe Kitsos, Mme Silvia Locatelli-Caruncho, Mme Sylvia Morel, M. Claude-André Moser, Mme Mariette Mumenthaler, Mme Marie-Claire Pétremand, M. Florian Robert Nicoud, M. Pierre-André Rohrbach, M. Marc Schafroth, M. Francis Stähli, M. Adrien Steudler, M. Yves Strub, M. Christophe Ummel, M. Inan Vurucu.

Excusé(e)s : Mme Valérie Camarda, M. Denis Cattin, Mme Marie-France De Reynier Porta, M. Olivier Ratzé.

Le Conseil communal siège *in corpore*.

Le PV N°40 est accepté sans modification.

Le PV N°41 est accepté sans modification.

Le PV N°42 est accepté sans modification.

Pierre-Alain Borel, Président : Mesdames et Messieurs. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à cette 45^e séance du Conseil général. Vous trouverez, au fond, sur la table, un courrier adressé par Electro-centre.

Amendement des Verts concernant le rapport relatif au Paddock

Article premier.- : inchangé

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à octroyer à la Société de cavalerie :

a. Une subvention de Fr. 50000.- destinée à constituer une

b. Un prêt sans intérêt de Fr. 165000.-, remboursable sur une durée maximale de 25 ans

Article 3.- : inchangé

Article 4.- : inchangé

Monique Erard

Amendement des Verts concernant le rapport Place de la Gare

- a) Un crédit de CHF 380000.- TTC est accordé au Conseil communal pour l'étude d'avant-projet et projet de l'ouvrage pour la réalisation d'un parking voitures et d'une vélostation à proximité de la Place de la gare, ainsi que d'une passerelle au-dessus des voies CFF pour les piétons et les cyclistes.
- b) Dans cette étude, la ville désigne les places de stationnement sur l'espace public qui pourront être supprimées.

Marie-Claire Pétremand

Postulat du PS concernant le Paddock

Préalablement à la mise en œuvre du projet dit du Paddock, le Conseil communal est prié de mener, d'une part, une étude paysagère et, d'autre part, une étude sur la possibilité de couvrir, partiellement ou complètement, la nouvelle place de jeu. Il est également prié de mener une réflexion sur la couverture d'autres places de jeu en Ville.

Silvia Locatelli, Celia Clerc, Pascal Bühler, Katia Babey, Daniel Musy, Monique Gagnebin

Interpellation du PS Gymnastique acrobatique nouvelle déchetterie

Les compartiments bétonnés de la nouvelle déchetterie intercommunale ont été mal conçus et/ou construits. Ils sont beaucoup trop hauts. Pour se débarrasser des vieux meubles, des cartons ou des piles de journaux, il faut soulever le matériel à la force des bras et le projeter en l'air dans les bennes.

Nous souhaitons savoir pourquoi ce travail a été ainsi réalisé?

Qui a conçu les plans de ces compartiments, qui a surveillé le chantier?

Pourquoi les conditions de travail du personnel sur place n'ont-elles pas fait l'objet d'une plus grande attention (en relation avec l'étroitesse des locaux proposés)? Des dédommagements pour mauvaise exécution peuvent-ils être envisagés? Quelles solutions seront rapidement proposées afin que le dépôt des déchets ne devienne pas un exercice de gymnastique acrobatique? Feront-elles augmenter la taxe de base? Quid de la participation des communes partenaires en cas de surcoûts?

Celia Clerc, Silvia Locatelli, Pascal Bühler, Katia Babey, Daniel Musy, Monique Gagnebin

Interpellation UDC Crèche de la Ferme Gallet et Play-Off du HCC

Lors de matches de hockey, il devient impossible d'accéder à la crèche de la ferme Gallet, le SDP et la police de la route interdisent l'accès aux parents qui vont chercher leur enfant.

Ce soir encore, où notre équipe se distingue en demi-finale des play off de la ligue nationale b, un papa a pris une amende parce qu'il voulait juste aller récupérer son fils et repartir sans devoir traverser la moitié de la ville à pied.

En conséquence de quoi, le groupe UDC demande instamment au conseil communal d'intervenir pour que l'accès à la crèche de la ferme Gallet soit libre pour les parents, même en soir de match.

Pour ce faire, la pose d'un macaron ou une simple autorisation de passage serait probablement le bienvenu. De toute manière, une information claire et précise aux agents de la circulation serait pour le moins nécessaire.

Hughes Chantraine, Marc Schafroth, Christophe Batsch

Amendement UDC au postulat des Verts Place de la Gare

Le groupe UDC propose un amendement au postulat des verts qui se libelle comme suit:

Le conseil général invite dès lors le conseil communal à étudier et à présenter rapidement un rapport sur

- un comparatif des différents types de véhicules, incluant le bilan énergétique, les émissions sonores et polluantes;*
- inchangé*

Hughes Chantraine, Marc Schafroth, Christophe Batsch

Amendement UDC à la motion verra-t-on fleurir des installations photovoltaïques

Le groupe UDC propose un amendement à la motion des verts: remplace l'al. a. par: de dresser sans délai la liste la plus exhaustive possible de tous les lieux privés et publics susceptibles (selon le service de l'urbanisme) d'accueillir des panneaux solaires.

De cet inventaire, il sera plus facile de déterminer les emplacements prioritaires pour la pose de tels panneaux, et ainsi d'encourager les propriétaires à accepter l'utilisation de leur surface pour un projet photovoltaïque.

Hughes Chantraine, Marc Schafroth, Christophe Batsch

Postulat Verts-PS-POP concernant le réaménagement de la place de la gare

Alors que le programme de législature 2008-2012 prévoit dans ses projets stratégiques le remplacement des lignes de contact des TRN en lien avec le réaménagement de la place de la gare, les TRN ont décidé d'abandonner les trolleybus pour les raisons suivantes :

- coût du remplacement et de l'entretien de l'infrastructure aérienne ;
- coût du parc véhicules ;
- extension des locaux ;
- conditions climatiques ;
- conditions d'exploitation ;
- amélioration des technologies.

Cependant nous constatons:

- que le coût de remplacement de l'infrastructure aérienne fait partie du budget de renouvellement normal et non d'un surcoût ;
- que le Conseil communal a admis le principe d'abandonner les trolleybus ;
- que ni le Conseil général ni la population n'ont été consultés ;
- que le réseau de trolleybus est bon avec trois lignes diamétrales ;
- que l'état du parc de trolleybus est moderne (véhicules de 2005) ;
- que l'infrastructure a régulièrement été entretenue et renouvelée ;
- qu'aucune réflexion sur le long terme quant aux transports publics souhaités en ville n'a encore été menée dans le cadre des planifications directrices ;
- que la dimension écologique des bus diesel et hybrides soulève des problèmes, notamment en matière de bruit et d'émissions polluantes ;
- qu'aucune étude n'a été présentée sur les bilans énergétiques des différents bus (diesel-hybride-trolleybus) ainsi que sur les émissions sonores et polluantes ;
- que l'énergie électrique de traction pourra être produite localement de manière écologique dans un futur proche et que les TRN peuvent déjà souscrire des certificats d'énergie garantissant l'origine renouvelable de l'électricité fournie ;
- que le trolleybus est utilisé dans toutes les grandes villes de Suisse et qu'il fait partie d'un savoir faire industriel suisse ;
- que les chantiers sont gérés dans les autres villes de Suisse romande de manière à permettre autant que possible la circulation des trolleybus ;
- que des trolleybus équipés d'un groupe moteur auxiliaire permettent de s'affranchir de la ligne aérienne et de contourner les travaux.
- qu'en supprimant les trolleybus on supprime une infrastructure de transports qui a nécessité l'octroi d'une concession par l'OFT.
- que les lignes électriques permettent de matérialiser le réseau et de savoir qu'un moyen de transport public passe à cet endroit ;

Le Conseil général invite dès lors le Conseil communal à étudier et à présenter rapidement un rapport sur

- *le bilan énergétique comparatif des différents types de véhicules, incluant les*
- *émissions sonores et polluantes ;*
- *leur prix d'achat et leur durée de vie ;*
- *leurs avantages et leurs inconvénients.*

Cette étude devra être menée par un organisme neutre et indépendant. Elle permettra à une commission existante ou à créer de mener une réflexion sur l'avenir de nos transports publics.

Dans l'attente des conclusions de l'étude, nous demandons au Conseil communal d'intervenir auprès des TRN pour le maintien de l'infrastructure aérienne du réseau existant.

Philippe Kitsos, Katia Babey, Pascale Gazareth

45^e séance du Conseil général

Mardi 6 mars 2012 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Rapport du Conseil communal du 15 février 2012 relatif à la modification du règlement du plan spécial "Les Endroits" et à la vente d'un terrain d'une surface d'environ 3'350 m² à la société CEDO Immobilière S.A. (pour l'entreprise Roxer S.A.)
2. Infrastructures
 - Rapport du Conseil communal du 15 février 2012 à l'appui d'une demande de crédit d'investissement de CHF 3'794'000.- dont CHF 1'847'000.- TTC pour les Travaux publics, CHF 1'914'000.- HT pour le Service des eaux, CHF 33'000.- TTC pour le Service du domaine public (SDP), pour l'exécution de 9 chantiers de rénovation et de renforcement des réseaux d'eau potable, des canaux collecteurs, des chaussées, ainsi que pour la remise en conformité de la signalisation routière
 - Rapport du Conseil communal du 15 février 2012 relatif à une demande de crédit de CHF 500'000.- TTC pour le remplacement d'un collecteur d'eaux usées au boulevard des Eplatures
3. Rapport du Conseil communal du 8 février 2012 relatif à :
 - a. une demande de crédit de CHF 400'000.- TTC pour la création d'une zone de détente, de sport et d'une place de jeux au Paddock du Jura
 - b. une demande de crédit de CHF 100'000.- TTC représentant une subvention à la Société de cavalerie pour l'achat du Manège du Cerisier
 - c. l'octroi d'un prêt sans intérêt de CHF 150'000.- à la Société de cavalerie pour l'achat du Manège du Cerisier
4. Rapport du Conseil communal du 8 février 2012 relatif à la régionalisation de l'Ecole obligatoire de La Chaux-de-Fonds (EOCF)
5. Rapport du Conseil communal du 15 février 2012 relatif :
 - d. à une demande de crédit de CHF 12'750'000.-- TTC pour le réaménagement de la Place de la Gare;
 - e. à une demande de crédit de CHF 870'000.-- TTC pour le réaménagement de la rue des Musées et de la rue Daniel-Jeanrichard;
 - f. à une demande de crédit de CHF 3'250'000.-- TTC pour la reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux claires et des eaux usées dans le périmètre du projet de réaménagement de la Place de la Gare;

- g. à l'adoption d'un plan d'alignement dans le secteur de la Place de la Gare.
 - h. à une demande de crédit de CHF 380'000.-- TTC pour l'étude du projet de l'ouvrage pour la réalisation d'un parking au sud des voies CFF
- 6. Motion de Mme Katia Babey et consorts déposée le 30 mai 2011 *Une manière festive de faire connaissance*
 - 7. Motion de Mme Sarah Diaz et consorts déposée le 7 septembre 2011 *Campagne de sensibilisation aux déchets de chewing-gum*
 - 8. Motion de M. Olivier Ratzé et consorts déposée le 28 septembre 2011 *Pour des vélos en libre service dans les Montagnes neuchâteloises*
 - 9. Motion de Mme Mariette Mumenthaler et consorts déposée le 28 novembre 2011 *Verra-t-on fleurir des installations photovoltaïques sur nos toits ?*
 - 10. Motion de M. Christophe Ummel et consorts déposée le 14 décembre 2011 *Développons l'énergie photovoltaïque en ville*
 - 11. Interpellation de Mme Monique Gagnebin et consorts déposée le 14 décembre 2011 *Moyens d'action contre la violence gratuite*
 - 12. Motion de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 14 décembre 2011 *Fiscalité*
 - 13. Motion de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 14 décembre 2011 *Remboursement de la dette*
 - 14. Motion de Mme Silvia Locatelli et consorts déposée le 6 février 2012 *Pour un tri carton / plastique plus performant*
 - 15. Interpellation de M. Daniel Musy et consorts déposée le 6 février 2012 *Crêt-Manège à sens unique: vrai ou faux?*
 - 16. Interpellation de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 6 février 2012 *Sécurité en ville*
 - 17. Interpellation de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 6 février 2012 *Service des affaires régionales et des relations extérieures*

Pierre-Alain Borel
Président du Conseil général

Rapport du Conseil communal **relatif à la modification du règlement du plan spécial** **"Les Endroits" et à la vente d'un terrain d'une surface** **d'environ 3'350 m² à la société CEDO Immobilière S.A.** **(pour l'entreprise Roxer S.A.)**

(du 15 février 2012)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Contexte

Le plan de quartier "Les Endroits" a été sanctionné le 28 mars 1990 puis a ensuite été modifié en 1995, version actuellement en vigueur. Ce plan de quartier a initialement suivi la procédure du plan spécial, de sorte que la présente modification suit également la procédure du plan spécial. De ce fait, la suite du rapport parle uniquement de plan spécial.

Le plan en vigueur prévoit, outre des activités commerciales, du logement et des activités (tertiaires et secondaires). A ce jour, la société coopérative Migros a concentré la totalité des droits à bâtir relatifs aux surfaces commerciales et les surfaces brutes de plancher dévolues au logement n'ont pas été construites. Une adaptation du plan prévoyant une nouvelle répartition des droits à bâtir entre les secteurs s'avère aujourd'hui indispensable et une révision complète du plan est en cours afin de permettre la valorisation des terrains dévolus à l'habitation (périmètres 1 à 4, voire 5) .

Le Conseil communal souhaite néanmoins procéder à une modification, à très court terme, du plan spécial avec l'objectif de permettre la constructibilité du périmètre 6 situé à l'ouest du nouveau commerce de la Migros (cf. plan en annexe) afin d'autoriser l'implantation de PME du secteur secondaire faiblement perturbantes. Il n'y a en effet pratiquement plus de terrains disponibles à brève échéance sur le territoire communal pour des implantations industrielles et artisanales de taille restreinte, pour lesquelles la demande est forte à l'heure actuelle. En outre, la planification du site du Crêt-du-Loche, qui ne devrait aboutir que d'ici quelques mois, réservera en principe les terrains industriels à l'implantation de grandes unités qui ne peuvent trouver place dans le tissu urbain.

Le 28 juin 2010 (PV CG 27, pages 2229 ss), votre Conseil avait accepté l'achat du bien-fonds 6472 du cadastre des Eplatures à la coopérative Migros pour les mêmes raisons, à savoir la destination de ce secteur du plan de quartier à l'industrie dite légère.

La révision urgente qui vous est proposée est donc inspirée de la volonté du Conseil communal et du Conseil général d'apporter des réponses concrètes et rapides aux opportunités de développement économique qui se présentent à l'heure actuelle. Elle est par ailleurs conforme aux orientations de la révision complète à venir.

Projet de modification du règlement

Afin de permettre la constructibilité du périmètre 6, les droits à bâtir sont recalculés avec l'introduction de l'emprise au sol maximum par périmètre d'implantation plutôt que de manière globale (l'article 15 du règlement en vigueur stipule que le taux d'occupation du sol maximum est fixé à 30 %).

L'introduction du taux d'occupation du sol par périmètre est réalisée selon plusieurs principes :

- abrogation de l'article 15 du règlement;
- prise en compte des droits à bâtir du bâtiment Migros;
- densification le long de l'Avenue Charles-Naine (bâtiment Migros + périmètre 6);
- diminution de l'emprise au sol pour les périmètres se situant le plus au nord, notamment pour prendre en compte l'intégration paysagère et le ratio appliqué à la surface brute de plancher maximum (pour les périmètres 1 à 4, la surface brute de plancher (SPB) maximale équivaut à l'emprise au sol multipliée par un facteur de 2,5 et, pour le périmètre 5, par un facteur de 3,3).

Surface d'implantation	1	2	3	4	5	6	7
Affectation	Habitat	Habitat	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	Commercial
SBP max (m2)	2500	2500	5000	5000	5000	12500	6300
Occupation au sol max (m2)	1000	1000	2000	2000	1500	4800	7600

Parallèlement à l'introduction du taux d'occupation du sol par périmètre, le règlement est revu pour le périmètre 7 au niveau de l'affectation et de la surface brute de plancher maximum en lien avec le nouveau bâtiment de la coopérative Migros.

Cette révision urgente, entreprise en accord avec les services cantonaux de l'économie et de l'aménagement du territoire, permet de répondre d'emblée aux besoins d'une entreprise de la place (Roxer S.A.), à laquelle nous vous proposons donc simultanément de vendre environ 3'350 m² au sein du périmètre 6 du plan spécial.

Présentation de la société Roxer S.A.

Roxer S.A. a été fondée en 1956 et est spécialisée dans la fabrication d'outils et la conception de procédés de contrôle d'étanchéité des montres au moyen de l'air ou de l'eau. Roxer S.A. est spécialisée dans les flux laminaires. La clientèle est principalement composée de marques horlogères ou d'entreprises ayant besoin des mêmes standards de propreté et de précision.

Roxer S.A. propose également, au travers de la société Seiler acquise il y a quelques années, des appareils de montage pour l'horlogerie (potences de poses d'aiguilles et machines à visser les couronnes entre autres).

Roxer S.A. occupe actuellement 31 personnes, la création de quelques postes de travail est évoquée.

Projet

Au vu du développement de ses affaires, la société est quelque peu à l'étroit dans des locaux dispersés et loués à la rue du Collège. Elle souhaite construire un bâtiment d'environ 1'000 m² d'emprise sur deux étages. Le projet comprend un parking sous-terrain.

Afin d'élaborer ce projet, les propriétaires de la société Roxer S.A. ont souhaité constituer une société nommée CEDO Immobilière S.A. Cette dernière a les mêmes actionnaires que Roxer S.A. et procédera à l'acquisition du terrain.

Objet et prix de la transaction

Comme l'indique le plan annexé, la surface cédée représente environ 3'350m². Ainsi, le terrain situé en zone mixte, et à terme (révision complète du plan spécial à venir) en zone industrielle, d'environ 3'350 m², sera cédé au prix de CHF 100.--/m², conformément au prix des dernières transactions de ce type. L'acquisition se fera en pleine propriété selon le souhait de l'acquéresse et conformément à la politique retenue par le Conseil général pour les terrains industriels (libre choix de l'acquéreur).

Comme pour toutes les transactions de ce type, la Ville gardera un contrôle sur l'utilisation du terrain cédé par la constitution d'un pacte de réméré et de réméré partiel (droit de reprise du terrain s'il n'est pas construit) et d'un droit de préemption (priorité de rachat en cas de vente) d'une durée de 25 ans.

Ainsi, il nous sera possible de reprendre tout ou partie du terrain au cas où la construction prévue ne s'effectuait pas ou si le projet n'était plus conforme aux buts de la promotion économique.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

La vente du terrain à CEDO Immobilière S.A. s'inscrit dans le troisième axe du programme de législature. Il nous apparaît important de permettre à une entreprise

du lieu de pouvoir se développer. Roxer S.A. est l'illustration parfaite de la signification du titre de Métropole horlogère que porte notre ville, en montrant que l'horlogerie ne se résume pas aux marques et manufactures, mais à tout un réseau de partenaires mettant en œuvre les techniques qui y sont liées et en fournissant aux producteurs de garde-temps des produits performants lui permettant de maintenir ses avantages distinctifs.

Conséquences sur les finances

La modification du règlement du plan spécial pourrait induire une modeste participation de la Ville à titre d'équipement de détail en fonction du nombre d'entreprises qui viendront s'implanter dans le périmètre 6, notamment pour l'accès routier qui sera commun à toutes les entreprises qui viendront s'implanter dans le périmètre 6.

Le terrain objet de la transaction figure au bilan pour une surface totale de 10'613 m² et pour une valeur au bilan totale de CHF 500'000.-. (soit CHF 47.11/m²). La vente d'environ 3'350 m² au prix de CHF 100.-/m² donnera donc lieu à une plus-value comptable équivalant à environ CHF 177'000.-.

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

Conséquences sur les ressources humaines

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

Collaboration intercommunale

La modification du règlement du plan spécial n'aura pas d'incidence sur la collaboration intercommunale.

Éléments relatifs au développement durable

a) aspects environnementaux

Comme déjà mentionné dans notre rapport du mois du 28 juin 2010, la modification du plan spécial permettra une utilisation plus rationnelle du sol avec une augmentation de la densité le long de l'avenue Charles-Naine. D'autre part, le secteur étant très bien desservi par les transports publics, un transfert modal de la part des collaborateurs de l'entreprise est attendu.

b) aspects sociaux

La mixité des fonctions, qui est prévue dans l'actuel et futur plan spécial "Les Endroits" est l'essence même du développement de La Chaux-de-Fonds. Cette façon d'envisager l'aménagement du territoire a fait ses preuves par le passé et redevient de grande actualité dans les recommandations en matière d'aménagement.

Elle offre la possibilité de faire vivre un quartier tout au long de la journée et de la soirée, évite les zones désertées à certains moments, autorise une utilisation plus régulière et plus dense des infrastructures et des transports publics et permet de diminuer sensiblement le nombre et l'ampleur des déplacements. La valorisation de ces surfaces contribue aussi à une saine densification de l'espace bâti.

c) aspects économiques

Le projet de nouvelle implantation et de développement des activités de Roxer S.A. et des autres entreprises qui pourront s'installer dans le périmètre concerné s'inscrit dans la stratégie de politique économique souhaitée par le Conseil communal. Il participe à la diversification et à l'ancrage du tissu économique local et à la consolidation d'emplois dans notre Ville.

La commission intercommunale d'aménagement du territoire a donné un préavis positif le 11 janvier 2012 sur le projet de révision générale du plan spécial. La modification du règlement qui vous est soumis respecte pleinement le futur plan spécial qui vous sera soumis ultérieurement.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter les projets d'arrêtés ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Pierre-André Monnard

Le chancelier

Thibault Castioni

Annexes :

1. plan spécial "Les Endroits" en vigueur
2. articles 14 et 15 actuels du règlement du plan spécial "Les Endroits"

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Arrêté No 1

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

Vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979

Vu l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), du 2 octobre 1989

Vu l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986

Vu la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), du 24 janvier 1991

Vu le décret sur la conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire, du 26 janvier 2005

Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), 16 octobre 1992;

Vu la loi cantonale sur les constructions (LConstr), du 25 mars 1996, et son règlement d'exécution (RELConstr), du 16 octobre 1996;

Vu la loi cantonale sur la protection des eaux, du 15 octobre 1984, et son règlement d'exécution, du 18 février 1987;

Vu un rapport du Conseil communal

arrête

Article premier.- : L'article 14 du plan spécial "les Endroits", sanctionné par le Conseil d'Etat le 18 décembre 1995, est modifié comme suit:

Article 14:

Surface d'implantation	1	2	3	4	5	6	7
Affectation	Habitat	Habitat	Mixte	Mixte	Mixte	Mixte	<i>Commercial</i>
SBP max (m2)	2500	2500	5000	5000	5000	<i>12500</i>	<i>6300</i>
Occupation au sol max (m ²)	<i>1000</i>	<i>1000</i>	<i>2000</i>	<i>2000</i>	<i>1500</i>	<i>4800</i>	<i>7600</i>

Article 2.- L'article 15 du plan spécial "les Endroits", sanctionné par le Conseil d'Etat le 18 décembre 1995, est abrogé:

Article 15

Taux d'occupation du sol

~~1- Le taux d'occupation du sol (selon art. 8 RELCAT) maximum est fixé à 30%.~~

Arrêté No 2

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à vendre en pleine propriété à la société CEDO Immobilière SA une surface de terrain d'environ 3'350 m² à détacher du bien-fonds 6472 du cadastre des Eplatures, taxes et frais d'équipement et de raccordement non compris.

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

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

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

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

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

La secrétaire

Mme Célia Clerc, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste tient, tout d'abord, à remercier le Conseil communal pour le plan joint au présent rapport. Il souhaite également saluer l'opportunité qui est offerte à *Roxer SA* de renforcer son implantation dans notre ville et de concrétiser ses perspectives de développement. Le groupe socialiste encourage en effet toute mesure visant à promouvoir l'ancrage dans le tissu économique chaud-fonnier d'entreprises du lieu, ainsi que consolidant l'emploi dans notre cité.

Cela étant dit, il est important que le développement entrepreneurial et industriel se fasse dans le respect d'une utilisation rationnelle du sol, par une densification des zones à bâtir existantes et en valorisant, autant que faire se peut, le patrimoine bâti. Sur ce point, le groupe socialiste souhaiterait savoir quelles sont les mesures concrètes prises par les autorités pour promouvoir le patrimoine bâti, plus spécifiquement si un inventaire des locaux commerciaux et industriels non occupés en ville de La Chaux-de-Fonds a été établi et, cas échéant, si celui-ci est proposé aux entreprises en recherche de bâtiment. De même, le groupe socialiste est intéressé à connaître l'affectation qu'il est prévu de donner aux locaux actuels de *Roxer SA*.

Le plan spécial "*Les Endroits*" (qui a l'avantage d'offrir à des sociétés de petite à moyenne taille des terrains constructibles, tout en évitant le morcellement de parcelles plus importantes) doit impérativement conserver son caractère mixte, avec des logements, des commerces, des bureaux et des industries dites légères. Il est en effet important de maintenir et développer la mixité des fonctions, qui fait la spécificité de La Chaux-de-Fonds. A cet égard, le groupe socialiste s'étonne que l'ensemble du périmètre 7 soit entièrement destiné à une affectation commerciale et, plus précisément, que la modification d'affectation n'intervienne que maintenant alors que le centre commercial en question a, d'ores et déjà, été construit sur ledit périmètre. Le groupe socialiste tient également à relever ici l'importance que des places de jeux naturelles soient conservées aux Endroits. A l'heure actuelle, une partie du périmètre 2 est utilisée à la pratique de sports en plein air, tels que par exemple la luge en hiver, ce qui contribue directement à faire vivre le quartier.

Enfin, s'il est vrai que le secteur dévolu au plan spécial "*Les Endroits*" est bien desservi par les transports publics, il n'en demeure pas moins qu'il est souhaitable que des mesures concrètes soient prises afin de renforcer le transfert modal des collaborateurs des entreprises qui auront à s'implanter dans cette zone. Le groupe socialiste souhaiterait avoir des informations sur ce qui est envisagé à cette fin, ainsi que sur le parking souterrain prévu sur le périmètre 6. Nous tenons également à souligner ici l'attention particulière qui devra être accordée, dans le cadre de la révision complète du plan spécial "*Les Endroits*", aux prescriptions architecturales et de hauteur, ainsi qu'aux aménagements verts.

Le groupe socialiste acceptera le présent rapport. Je vous remercie pour votre attention et vos réponses.

Mme Maria Belo, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP a pris connaissance avec intérêt du rapport relatif à la modification du règlement du plan spécial "*Les Endroits*" et remercie le dicastère pour ce rapport, ainsi que les plans lisibles annexés.

En effet, le plan spécial de ce quartier prévoit des activités mixtes, commerciales, industrielles du tertiaire et secondaire et du logement.

Étant vrai que la Migros a déjà occupé toute la surface commerciale disponible, empêchant la concurrence d'aussi s'y installer, nous espérons que, dans un cadre politique en mouvement, à l'avenir, cela ne se reproduise pas.

Nous attendons l'adaptation et la révision du plan qui permettra la valorisation des terrains dévolus à l'habitation. Et, avec le réaménagement des terrains, nous espérons que des zones de verdure et de détente ne seront pas oubliées car, où on ne pourra pas bâtir des logements en hauteur à cause des gabarits imposés par l'aéroport, des espaces verts fleuriront.

Le groupe POP est donc favorable à la modification du règlement, afin de permettre la constructibilité du périmètre 6, avec l'introduction de l'emprise au sol maximum par périmètre d'implantation, plutôt que de manière globale, afin de permettre à de petites et moyennes entreprises qui n'ont pas de place dans la zone industrielle du Crêt-du-Locle de venir s'y installer.

En ce qui concerne la vente en pleine propriété d'un terrain d'une surface d'environ 3'350 m² à la société *CEDO Immobilière SA* (pour l'entreprise *Roxer SA*), le groupe POP accueille de bon gré la diversification de ce périmètre pour n'importe quelle entreprise qui amènera du travail aux ouvriers et ouvrières qui n'en ont pas.

Nous approuvons la vente du terrain d'environ 3'350 m² à la société *CEDO Immobilière SA*, qui donnera lieu à un bénéfice pour notre Commune.

Cependant, nous regrettons que cette entreprise déjà installée dans la place, n'acquière pas des locaux vacants existants. Nous savons qu'un nouveau bâtiment à construire donnera du travail à diverses entreprises de génie civil, mais un bâtiment existant aussi, car il y a toujours des rénovations à faire.

Nous nous rallions au préavis positif de la Commission intercommunale d'aménagement du territoire. Je vous remercie.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR est favorable à la modification du règlement du plan spécial "*Les Endroits*". Il considère que cela permet une utilisation

plus rationnelle de ces parcelles dans ce lieu et du territoire, chose qu'il ne faut pas gaspiller.

Il constate, avec plaisir, que des entreprises de la place se développent et qu'elles sont prêtes à investir et à prendre de l'ampleur à l'intérieur de la Commune.

C'est avec plaisir qu'il acceptera la vente du terrain d'une surface de 3'350 m² à la société CEDO. Je vous remercie.

Mme Mariette Mumenthaler, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous comprenons fort bien les raisons de cette modification du règlement du plan spécial "*Les Endroits*" et nous comprenons également la vente d'un terrain du quartier pour permettre à l'entreprise *Roxer* de construire une usine répondant mieux à ses ambitions.

Nous nous réjouissons du développement de cette entreprise. Et, pourtant, chaque fois qu'il s'agit de bétonner un nouveau coin de terre, c'est une attaque à la nature, une réduction des terres à disposition des agriculteurs. Une parcelle nourricière qui disparaît, c'est un coin de terre qui se meurt. D'où notre question à répétition : n'aurait-il pas été possible de transformer un bâtiment vide existant ou de construire sur une parcelle moins intéressante, du point de vue agricole ?

Néanmoins, nous saluons le projet du parking souterrain et nous félicitons l'entreprise de cette option. Nous serions encore plus heureux d'entendre que ladite entreprise va mettre en place un plan de déplacement d'entreprise (comme, par exemple, Johnson & Johnson), ceci en promouvant un système de covoiturage ou en invitant ses employés à utiliser les transports publics.

Qu'en est-il du chauffage à distance ? La Ville pense-t-elle raccorder l'entreprise à ce type de chauffage ? Ou peut-être l'entreprise a-t-elle d'autres projets (par exemple un chauffage géothermique) ? La Ville a-t-elle la volonté d'inciter l'entreprise à s'équiper de panneaux photovoltaïques ou, au moins, à végétaliser son pan ?

Qu'en est-il de l'agriculteur qui perd ses 3'350m² de pré ? Est-il prévu une compensation ?

Nous lisons également qu'une révision complète est en cours, afin de permettre la valorisation des périmètres 1 à 4, voire 5, terrains dévolus à l'habitation.

Est-il envisagé d'intégrer, dans le concept global du quartier, un regroupement de maisons éco, comme il en existe de plus en plus dans les villes et même dans les villages ? Vous trouverez une définition d'un quartier éco dans le postulat accepté par le Conseil communal, lors du Conseil général du 29 juin 2009, par rapport à l'acquisition des terrains du quartier en question.

Que deviendront les locaux de la rue du Collège ? Vont-ils augmenter la somme de locaux vides ou allonger l'inventaire que la Ville soumet cer-

tainement aux entreprises désireuses de s'implanter chez nous ou qui souhaitent s'étendre ?

Un rappel : le programme de législature met l'accent sur la diversification de son tissu économique. Dans le cas présent, il s'agit, à nouveau, d'une entreprise à caractère horloger qu'il s'agit bien sûr de garder sur notre territoire. N'oublions pas de soutenir la diversification.

Le groupe des Verts se réjouit des réponses à ses préoccupations et acceptera la modification et la vente du terrain. Je vous remercie.

M. Florian Robert Nicoud, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le tissu économique de notre région est essentiellement composé de PME, ainsi que de PMI, respectivement de petites et moyennes entreprises et de petites et moyennes industries. Par conséquent, il est nécessaire de répondre à une demande, dans le but de développer cette économie vitale pour la Ville. De manière trop fréquente, les entreprises de petites tailles sont reléguées en arrière plan, alors que celles-ci devraient bénéficier d'une place de choix, notamment quand il s'agit d'entreprises régionales.

La mixité entre habitat, industrie et zone commerciale, dans le quartier cité, permettra, espérons-le, de créer un dynamisme encore plus performant. Cependant, cette situation doit être instaurée uniquement dans certains quartiers et ne pas être banalisée.

Concernant les finances communales, le bénéfice qu'engendrera la vente est le bienvenu. De ce fait, le groupe UDC accepte le présent rapport tel que présenté et votera les deux arrêtés.

Par ailleurs, nous souhaiterions connaître les raisons de la vente du terrain par le biais d'une société immobilière. Quels avantages l'entreprise *Roxer* peut-elle avoir à procéder de la sorte ? Cette entreprise prévoit-elle par la suite de s'agrandir sur la parcelle 6 du plan en annexe ?

De plus, le présent rapport mentionne une certaine rareté des terrains disponibles pour les implantations industrielles de petites tailles. Le groupe UDC souhaiterait, par conséquent, connaître quelle surface de construction reste à disposition pour le secteur industriel en question ainsi qu'en zone habitable. Je vous remercie de votre attention.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais, au nom du Conseil communal, vous remercier pour l'accueil favorable réservé à ce rapport, à la modification partielle du plan spécial et à la transaction qui vous est proposée.

Le Conseil communal est, avec vous, satisfait de permettre à une entreprise de la place d'assurer son développement en ville. Il voit, dans ce projet, la confirmation de l'importance que nous avons mise, ces dernières années, sur la stratégie et le développement d'une politique foncière. Le

terrain dont il est question a été acquis en 2010, voire, pour une part, en 2009 déjà. Il permet, aujourd'hui, d'assurer ce développement d'une entreprise locale, à proximité d'une bonne desserte avec les transports publics, en évitant le morcellement de plus grandes surfaces et en conformité avec les objectifs de mixité.

Le quartier des Eplatures, avec ses infrastructures publiques (collèges, maison du Châtelot, aéroport), après son développement comme pôle commercial, voit, d'une part, son potentiel de logements en augmentation et d'autre part, ses activités industrielles se renforcer également. Nous sommes parfaitement dans une mixité, telle que nous la souhaitons, alors même que la tendance, dans ce quartier, était plutôt à la spécialisation au pôle commercial.

J'aimerais profiter de l'occasion pour saluer l'ouverture manifestée par le Canton dans ce dossier. Alors que le cahier des charges du plan spécial a déjà été déposé, il nous a autorisés à entreprendre une révision urgente. Ce n'est pas tout à fait dans les procédures habituelles. Le SAT se réserve deux examens, alors qu'il est déjà surchargé.

Mme Mumenthaler, j'insiste : quand on parle de développement durable, n'oubliez jamais le terme de développement. C'est dans cet esprit que le Conseil communal conçoit, non pas le bétonnage, mais la possibilité à des entreprises de se développer, pour continuer d'assurer la prospérité de cette région.

Certains ont relevé l'affectation un peu tardive en zone commerciale du périmètre N°7. Nous avons déjà eu l'occasion de la dire devant votre Conseil : le plan spécial, dans sa version actuelle, avant révision, prévoyait des surfaces commerciales, mais pas concentrées. Le Conseil communal avait autorisé la concentration de ces surfaces commerciales, pour autant que le plan soit révisé. C'est ensuite que nous avons proposé d'acquérir ces parcelles pour assurer une plus grande rapidité et une plus grande cohérence dans la révision du plan spécial. On voit que c'est un bon choix que vous aviez soutenu. Il est vrai que l'affectation, maintenant, qui confirme l'affectation commerciale au périmètre dédié à la Migros est un peu tardive. Le Conseil communal aurait, aujourd'hui, vraisemblablement une approche un peu plus nuancée de cette concentration de surfaces commerciales. Mais, ce qui est fait est fait.

Plusieurs d'entre vous ont relevé que le prix du terrain proposé générerait du bénéfice. C'est une plus-value comptable, mais il faut nuancer le terme de bénéfice, dès lors que du capital a été investi par la Ville pendant quelques années. Tout le travail de planification doit être assumé par les services et quelques compléments d'équipements. La plus-value comptable n'est pas forcément un bénéfice final sur cette transaction.

Le prix pratiqué (CHF 100.- / m²) est inférieur au prix du marché car, depuis de nombreuses années, nous souhaitons que cette ville continue d'assurer sa prospérité grâce au développement de PME (qui ne sont pas

reléguées à l'arrière-plan, M. Robert Nicoud). Nous souhaitons, au contraire qu'elles puissent continuer d'avoir des conditions favorables, en particulier les PME et PMI, pour lesquelles les terrains entrent dans les coûts de production et qui sont souvent exposées à la compétition sur les marchés internationaux. Cela fait partie des conditions cadres que nous avons développées, avec votre accord, ces dernières années. Le prix du terrain était de CHF 80.– jusqu'en 2008, il est de CHF 100.– depuis 2008.

Les droits de rémérés ne sont pas dans l'arrêté, mais ils sont systématiquement, et toujours de la même manière, inclus dans les actes signés. Il y a une phrase générale, dans l'arrêté, qui prévoit un droit de réméré de façon systématique lors de la vente du terrain, avec une série de conditions. Le droit peut être exercé si : la construction n'est pas commencée dans un délai d'un an; si la construction n'est pas terminée dans un délai de 3 ans, si les bâtiments ne sont pas affectés selon les buts de la promotion économique (de réserver au développement industriel ces terrains vendus à un prix fait pour ce développement et d'exclure les autres activités). Le droit de réméré est conclu pour une durée de 25 ans et est inscrit au registre foncier. On prévoit aussi un droit de réméré partiel, si la surface vendue n'est pas totalement utilisée, on peut se prémunir et récupérer une partie du terrain vendu. Nous avons des conditions standards que nous ne négocions pas avec les entreprises.

La société a souhaité constituer une société séparée pour les activités industrielles et pour l'acquisition du terrain. Il en va, d'une part de la séparation des risques industriels et des risques liés aux biens immobiliers et, d'autre part, des questions de stratégie d'entreprise.

Les surfaces industrielles qui resteront dans ce site, après la soustraction de ces m², c'est environ 7'300 m², qui comprend une partie en zone industrielle et une partie en zone de verdure, mais l'essentiel est en zone industrielle. Il est possible que des activités puissent encore venir, dans des surfaces additionnelles, puisque la révision complète du plan nous permettra de trancher la question de savoir si le périmètre 5, en-dessous du collège des Endroits, sera affecté en zone mixte, en zone d'utilité publique ou en zone d'habitat. Compte tenu de la pénurie des terrains industriels, il n'est pas exclu que nous affectons ce périmètre 5 en zone mixte, pour permettre le développement d'activités. Cela viendrait augmenter d'autant les surfaces disponibles.

La Chaux-de-Fonds est une des seules communes du canton à tenir un inventaire exhaustif, régulièrement mis à jour, des surfaces commerciales, industrielles, de stockage disponibles. Nous faisons un pointage auprès des gérances, de façon très régulière. C'est un outil très apprécié, utilisé, par les services et par les entreprises. Cela nous permet aussi, à l'interne, de mieux appréhender ce qu'il se passe sur le marché, l'état du disponible, le prix du marché, la qualité des locaux, ou autres problèmes.

Nous avons près de 100'000 m² disponibles en 2006 pour les surfaces industrielles et commerciales. Nous en avons moins de la moitié à fin 2011. C'est une situation de pénurie qui commence de se concrétiser. Ces 45'000 m² comprennent les surfaces commerciales et industrielles. Il ne reste que 26'000 m² pour l'industrie, sur lesquels 7'000 m² sont en cours de construction et 11'000 m² qui ne représentent qu'un seul objet qui posent des difficultés en raison du prix et de gros assainissements (pas loin du centre des Entilles, au nord de l'Avenue Léopold-Robert). Cet objet est systématiquement proposé.

Notre volonté de densification s'affirme non seulement par l'exercice qui vous est proposé aujourd'hui, mais aussi par la revitalisation de friches comme le quartier Le Corbusier.

Dans le cas particulier, les discussions menées avec l'entreprise (dont je salue la direction présente au fond de la salle) ont porté sur la question du maintien sur le site actuel, sur d'autres sites existants qui pourraient correspondre aux besoins. Sur le site actuel, les surfaces sont éclatées sur plusieurs étages et ne permettent pas les extensions et rationalisations prévues. Sur les sites proposés, il y a les problèmes de pénurie que je viens d'évoquer. Nous avons aussi discuté d'autres terrains, qui auraient conduit à morceler des parcelles plus importantes, ce que le Conseil communal n'a pas souhaité, pour éviter la consommation effrénée de sol. Nous ne sommes vraiment pas dans une logique de bétonnage du sol.

Concernant le quartier éco, nous n'avons pas oublié le mandat 2009 du Conseil général. Il sera intégré dans le développement de la révision complète du plan. Ici, il s'agissait de faire une révision urgente pour permettre à l'entreprise de se développer cette année. Mais, les questions du parking enterré, de la toiture verte, des panneaux solaires, du plan de mobilité, qui seront discutés lors de l'examen du permis de construire, sont autant d'éléments qui montrent que l'on va dans le sens d'un quartier durable. L'objectif de mixité également. Sur la philosophie, même si aujourd'hui nous ne répondons pas au postulat, nous sommes clairement dans cette logique. C'est idem pour les terrains de sport naturels ou des espaces de verdure qui feront l'objet de réflexions aussi dans le cadre de la révision complète du plan.

En revanche, je ne peux pas répondre à la question du chauffage à distance. Je ne crois pas qu'il atteigne ce quartier, mais je ne peux pas vous le confirmer avec certitude. Il me semble que ce n'est pas sur les zones d'extension prévues pour le chauffage à distance. Cela mériterait une vérification.

Concernant la compensation pour les agriculteurs, lorsque la Ville acquiert du terrain qui n'est pas dédié à l'agriculture, mais à des activités ou à de l'habitat, nous avons comme pratique de mettre le terrain à disposition, sans bail et avec des conditions qui permettent de sortir rapidement. A priori, nous ne considérons pas que c'est du terrain agricole, dès le début

et nous ne cherchons, par conséquent, pas forcément les compensations. En revanche, ce n'est pas le cas lorsque l'on met en zone et que l'on utilise du terrain agricole. Nous l'avons fait récemment avec quelques infrastructures publiques, où nous cherchons soit une indemnisation, soit une compensation. Dans ce projet, ce ne sera pas le cas, puisque d'emblée, il était prévu que ce terrain ne soit pas à vocation agricole.

S'agissant du souci de la diversification, c'est aussi un souci du Conseil communal. Dans notre esprit, la diversification veut dire renforcer des autres secteurs et ne pas retarder le développement du secteur porteur de la ville. Nous nous réjouissons du développement d'une entreprise locale qui reste à La Chaux-de-Fonds et qui investit. Il y a toujours, derrière des investissements, un risque d'entrepreneur qu'il faut saluer. Je vous remercie.

L'arrêté N°1 est accepté par 32 voix sans opposition.

L'arrêté N°2 est accepté par 32 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal

à l'appui d'une demande de crédit d'investissement de CHF 3'794'000.-

pour l'exécution de 9 chantiers de rénovation et de renforcement des réseaux d'eau potable, des canaux collecteurs, des chaussées, ainsi que pour la remise en conformité de la signalisation routière

Programme 2012

(du 15 février 2012)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Depuis 1981, ce sont environ 34 km de chaussées (sur les 105 km de routes en zone urbaine) qui ont été assainis partiellement ou totalement, selon l'état, dans le cadre des travaux Viteos/TP.

Pour mémoire, les travaux appelés Viteos-TP sont ceux menés de concert par les Travaux publics de la Ville et la société Viteos SA pour l'assainissement ou la (re)construction des réseaux souterrains (eaux usées, eau potable, gaz, électricité, chauffage à distance). L'assainissement ou la reconstruction de l'entier de la chaussée ne se fait que lorsque son état le justifie. Le Service d'Urbanisme et de l'Environnement est associé à la planification. Cas échéant, les demandes d'aménagement sont prises en compte dans les crédits proposés pour chaque chantier.

Il convient de conserver les efforts d'investissements consentis dans le cadre des travaux Viteos-TP, au motif de la synergie des besoins entre services et pour des raisons d'économies.

Programme des travaux 2012

Les travaux pour lesquels nous sollicitons votre accord sont les suivants :

N°	Rue en chantier	Localisation des travaux
11 - 1026	Crêt-du-Loche	Du giratoire du Crêt-du-Loche à la rue du Jura-Industriel
12 - 1015	Rue de la Concorde	De la rue de Bel-Air à la rue du Crêt-Rossel
12 - 1018	Rue du Pont	De la place de l'Hôtel-de-Ville à la rue de la Cure
12 - 1021	Rue du Loche	Du giratoire du Châtelot au boulevard des Eplatures 5
12 - 1026	Rue de la Fusion	De l'avenue Léopold-Robert à la rue Numa-Droz
12 - 1028	Rue du Point-du-Jour	De la rue des XXII-Cantons à la rue du Point-du-Jour 28
12 - 1029	Rue du Docteur-de-Quervain	De la rue de Bel-Air à la rue du Docteur-de-Quervain 13
12 - 1039	Rue du Commerce	Du boulevard de la Liberté à la rue du Commerce 47
	Chantiers divers	Localisations diverses

Nature des travaux

Travaux publics

Pour les travaux qui concernent les Travaux publics, les règles suivantes en matière de décision d'entretien et choix de la technique d'assainissement ont été appliquées :

- Remplacement de collecteurs importants défectueux, dégradés ou de capacité insuffisante.
- Modification et amélioration du système de récupération des eaux de surfaces (grilles, dépotoirs).
- Construction de chambres de visite aux changements de direction des anciens collecteurs ou aux jonctions entre deux anciens collecteurs.
- Réfections partielles ou complètes des infrastructures des chaussées selon les besoins.

Assainissement des collecteurs

Pour les tronçons concernés, l'état du réseau collecteur des eaux usées a été évalué sur la base d'un contrôle par caméra.

Une reconstruction n'est planifiée que lorsque la capacité du collecteur à absorber les débits d'eau est insuffisante ou que son état laisse supposer que sa durée de vie résiduelle sera inférieure à 15-20 ans. Cette disposition est prise pour éviter de devoir ouvrir la chaussée durant sa durée de vie qui est dimensionnée pour 15 à 20 ans.

Sont également planifiés les travaux d'entretien courant sur le réseau collecteur, par exemple le réaménagement de chambres ainsi que la réfection, le remplacement ou la rehausse des regards.

Lorsque cela s'avère nécessaire, de nouvelles chambres de visite sont construites sur le collecteur existant pour faciliter son auscultation et son entretien. Notre réseau collecteur a en effet ceci de particulier, il présente de nombreux embranchements borgnes.

La mise en place d'un système séparatif pour l'évacuation des eaux est évaluée de cas en cas et en fonction des possibilités de raccordement dans un exutoire existant (failles, cours d'eau, système d'infiltration, etc.). Tant le service de l'environnement et de l'énergie que l'ISSKA (Institut Suisse de Spéléologie et de Karstologie) sont associés à cette démarche. Les eaux de surfaces des routes et des trottoirs sont les principales cibles de ce type de mesure. Les principaux objectifs sont de décharger le réseau d'égouts des importants débits provoqués par les eaux pluviales et d'éviter le traitement inutile par la STEP de ces mêmes eaux.

Réhabilitation de la chaussée

Sur les tronçons concernés par les travaux Viteos-TP, une évaluation visuelle de l'état de la chaussée et des trottoirs a été réalisée. La portance de la chaussée est analysée par le passage d'un déflectographe.

Selon les résultats des auscultations et l'emprise de la ou des fouille(s), nous avons prévu l'un ou l'autre des travaux suivants :

- Aucun, lorsque l'emprise des fouilles est inférieure à 50 % de la surface de la route, que la chaussée est jugée saine, que le revêtement est récent et qu'il offre une planéité (confort), une adhérence (sécurité) et une portance suffisantes.
- Pose d'une nouvelle couche d'usure sur toute la surface du tronçon concerné lorsque l'emprise des fouilles est supérieure à 50 % de la surface de la route et que la superstructure de cette dernière est jugée saine et capable d'offrir une durée de vie au moins égale à 10 ans.

- Renouvellement du revêtement lorsque la superstructure routière est dans un état de détérioration avancée ou offre une portance et, par conséquent une durée de vie insuffisante.
- Reconstruction de la chaussée (superstructure) lorsque celle-ci est fortement dégradée et qu'elle approche la fin de sa durée de vie.

Entretien et réhabilitation des trottoirs

Un entretien ou un assainissement des trottoirs et des bordures aux abords des chantiers ne sont entrepris que lorsque la chaussée est renouvelée ou reconstruite. La nécessité d'abaisser localement la bordure du trottoir, au droit des passages pour piétons, est également vérifiée.

Les propriétaires riverains sont invités à assainir les trottoirs privés en mauvais état. En fonction des crédits disponibles, une subvention de 40 % est accordée pour ces travaux selon le règlement communal sur les voies de circulation, art. 59. Le propriétaire est systématiquement encouragé à verser la surface du trottoir assaini au domaine public, la Ville supportant l'ensemble des frais de la transaction.

Service des eaux

Valeur du réseau d'eau et investissements en relation

Il a été refait une valorisation du réseau en 2011 avec les coûts de génie civil qui ont augmenté depuis la dernière valorisation.

Pour les canalisations d'eau, mais sans les conduites des puits et captages et sans les ouvrages tels que les réservoirs et les pompages :

La valeur de remplacement a été évaluée à : CHF 246'300'000.-

Répartition temporelle des équipements

Répartition dans le temps :

Conduites de transport, de distribution et de branchements

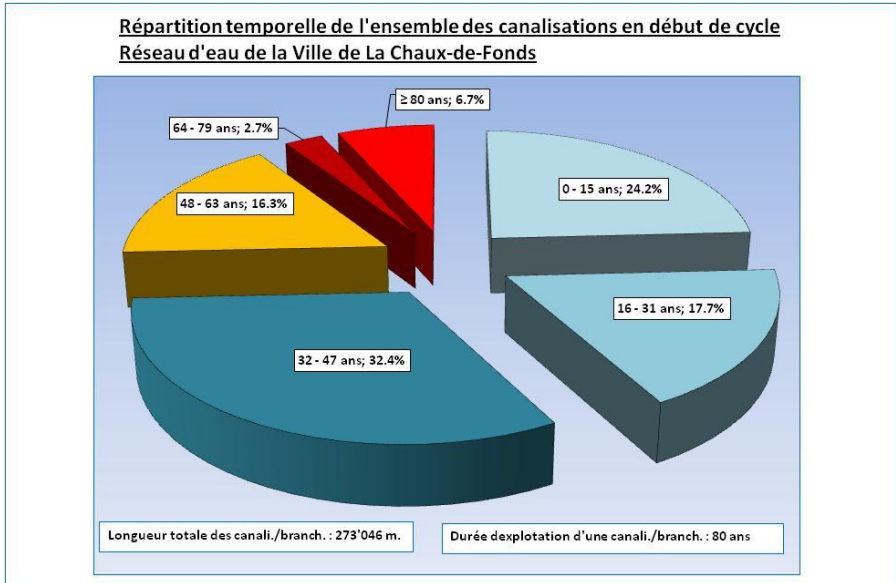
Durée moyenne d'exploitation :

80 ans

Longueur totale :

273'000 mètres

Représentation par période de 16 ans



Il est à noter qu'il a été ajouté d'anciennes conduites de transport, et qu'il nous manque encore les conduites des puits et sources des Gorges de l'Areuse. A partir de toutes les différentes valeurs d'équipements par secteur ainsi que des dates de pose, nous avons calculé un optimum d'investissement annuel qui cherche à lisser au mieux les différentes demandes de crédit, tout en assurant un rajeunissement contrôlé des équipements anciens.

Dans le cas idéal, il faudrait avoir 5 tranches de 16 ans à 20 %.

Pour l'ensemble des canalisations d'eau alimentant le territoire communal de La Chaux-de-Fonds, l'investissement optimum pour ces prochaines années se monte annuellement à 0.86 % de la valeur à neuf du réseau, soit, en valeur absolue et par rapport aux prix unitaires 2011, à CHF 2'109'000.- par an. Pour mémoire, en 2004, il était de 0.65 % pour un montant de CHF 1'465'000.-.

Remarque : La part de main-d'œuvre est comprise dans les montants annoncés.

Investissements optimums

Investissements pour les 10 prochaines années :

Année	Valeur en CHF	Valeur en %
2012	2'109'000.-	0.86 %
2013	2'109'000.-	0.86 %
2014	2'109'000.-	0.86 %
2015	2'088'023.-	0.85 %

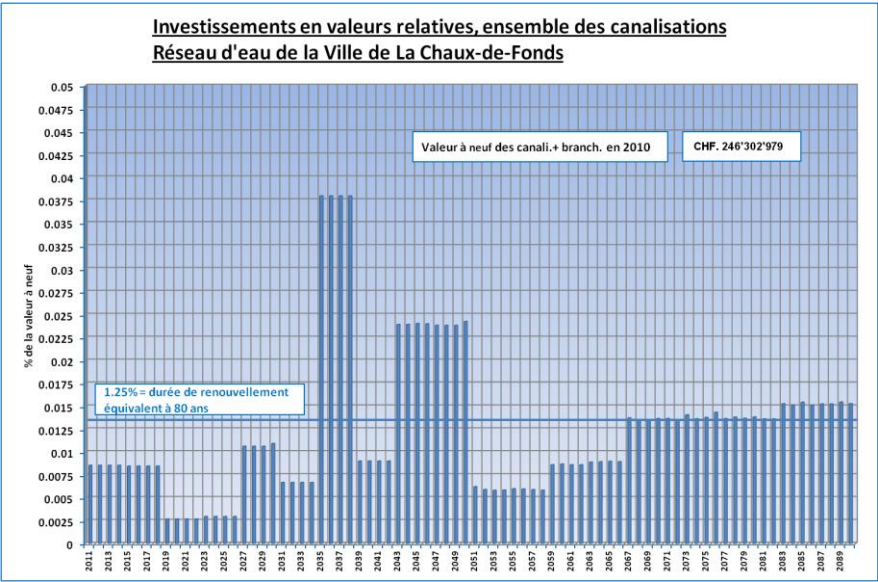
2016	2'088'023.-	0.85 %
2017	2'088'023.-	0.85 %
2018	2'088'023.-	0.85 %
2019	665'000.-	0.27 %
2020	665'000.-	0.27 %
2021	665'000.-	0.27 %
		Moyenne : 0.68 %
		Durée d'exploitation équivalente : 147 ans

Investissements optimums au cours du temps :

Pris en compte : conduites de transport, de distribution et de branchements.

Investissements par an en valeurs relatives rapportées à la valeur à neuf 2011.

Investissements constants sur 80 ans : 1,25 %.



En fonction des dates de pose des différentes canalisations d'eau, l'analyse montre que pour ces prochaines années, nous aurons à fournir un effort constant de rem-

placement qui se monte à environ 0.85 % de la valeur de remplacement (amortissement technique moyen de 117 ans, alors que la durée d'exploitation est de 80 ans), puis nous aurons un creux important d'investissements, puis de gros investissements de renouvellement à fournir (conduite de DN 550 dans la Vallée de La Sagne posée dans les années 1950). Cette répartition dans le temps des investissements est à l'image de la répartition temporelle des équipements en place et confirme la tendance annoncée lors de la demande de crédit précédente (programme 2007-2008).

Les canalisations qui dépassent la durée d'exploitation de 80 ans (6,7 % de la longueur totale des canalisations à fin 2011) vont lentement diminuer ces 10 prochaines années. Les remplacer rapidement provoquerait un pic d'investissement que nous ne souhaitons pas. Ce taux ne tient pas compte d'autres crédits ayant trait à des infrastructures similaires (par exemple la Place de la Gare).

En conclusion, pour l'année 2012, les investissements se montent à CHF 1'914'000.- et représentent un renouvellement annuel de 0.78 % de la valeur à neuf 2011 des canalisations d'eau (renouvellement sur 128 ans). Une majorité des chantiers 2012 touchent des conduites de plus de 80 ans.

Nous sommes donc un peu plus bas que l'enveloppe financière optimale calculée à l'aide de la méthode analytique, basée sur un échantillonnage dans le temps des équipements (CHF 2'109'000.-). Ceci étant principalement dû au concours de circonstance de pouvoir exécuter des travaux en concordance avec les autres services : les Travaux publics pour les routes et canalisations d'égouts, la société Viteos SA pour l'électricité, le gaz et l'éclairage public.

Service du domaine public (SDP)

Les travaux prévoient le remplacement, si nécessaire, des anciens signaux, ainsi que le complément ponctuel de la signalisation sur l'ensemble des chantiers.

Chantiers divers

Ces chantiers, non désignés, permettent aux services d'exécuter des travaux dans les chaussées lorsque le remplacement des autres équipements n'est pas opportun. Tout en respectant la planification financière globale par service, ces montants sont utilisés pour la réalisation de programmes particuliers tels que, par exemple, le remplacement de conduites en fonte grise dans des secteurs où des fuites d'eau ou de gaz sont détectées.

Description des chantiers

11-1026	Crêt-du-Locle	CHF	660'000.-
	(Du giratoire du Crêt-du-Locle à la rue du Jura-Industriel)		
	Service des eaux	CHF	660'000.-
	Depuis plusieurs années, l'Etat attend de pouvoir refaire la route cantonale du Crêt-du-Locle. La décision a été prise de commencer les travaux en 2011. Ils se poursuivront par étape. Les travaux se dérouleront sur 4 chantiers en parallèle. Le secteur prévu par l'Etat part du giratoire du haut du Crêt-du-Locle (Landi) jusqu'au giratoire du Grillon (pont CFF). Il est prévu de reprendre tout ou partie du caisson routier et de créer un chemin piétons et cycles séparé de la chaussée par un terre-plein végétalisé. La conduite d'eau existante, qui alimente le hameau du Crêt-du-Locle, date de 1915 et est en fonte grise de diamètre 150. Il est prévu à terme de construire un réservoir sur les hauts du Crêt-du-Locle et une station de pompage à proximité du giratoire de la Combe-à-l'Ours. Cette liaison se fera en fonte de diamètre 300 et est déjà partiellement réalisée via la zone industrielle du Crêt-du-Locle. La longueur de la conduite à remplacer est de 870 m, elle sera en fonte ductile de diamètre 250 pour avoir, à futur, un grand bouclage pour la distribution et le pompage entre la station de pompage et le réservoir. Il est également prévu la réfection de 9 branchements et de 4 bornes hydrantes sur ce secteur.		
12-1015	Rue de la Concorde	CHF	390'000.-
	(De la rue de Bel-Air à la rue du Crêt-Rossel)		

Travaux publics CHF 295'000.-
 Pose d'un nouveau collecteur d'eaux usées (longueur 120 m) et utilisation du collecteur existant pour l'évacuation des eaux claires, réfection du revêtement et partiellement du coffre de la chaussée (environ 1'200 m²).

Service des eaux CHF 95'000.-
 Remplacement de la conduite en fonte DN 100 de 1935. Elle sera remplacée sur une longueur de 110 m par une conduite en PE 125. Reprise de 3 branchements et de 2 bornes hydrantes. Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité et du gaz.

12-1018 Rue du Pont CHF 125'000.-

(De la place de l'Hôtel-de-Ville à la rue de la Cure)

Travaux publics CHF 23'000.-
 Construction de chambres de visite sur le réseau d'égouts existant.

Service des eaux CHF 100'000.-
 Remplacement de la conduite en fonte grise DN 100 datant de 1930, sur une longueur de 120 m par du PE de diamètre 125. Reprise de 2 branchements et de 2 bornes hydrantes.
 Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité et du gaz.

SDP CHF 2'000.-
 Normalisation de la signalisation.

12-1021 Rue du Locle CHF 301'500.-

(Du giratoire du Châtelot au boulevard des Eplatures 5)

Service des eaux CHF 298'000.-
 Remplacement de la conduite en fonte grise de DN 200 datant de 1915, sur une longueur de 305 m par de la fonte ductile de DN 200. Reprise d'un branchement et de 3 bornes hydrantes. Il y a déjà eu 5 fuites sur ce tronçon de conduite. Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité et de l'éclairage public.

SDP CHF 3'500.-
 Normalisation de la signalisation.

12-1026	Rue de la Fusion	CHF	725'000.-
	(De l'avenue Léopold-Robert à la rue Numa-Droz)		
	Travaux publics	CHF	717'000.-
	Remplacement du collecteur existant (longueur 160 m) et du réseau d'assainissement sur l'ensemble de la rue, réfection complète de la chaussée (environ 1'900 m ²). Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité.		
	SDP	CHF	8'000.-
	Normalisation de la signalisation.		
12-1028	Rue du Point-du-Jour	CHF	146'000.-
	(De la rue des XXII Cantons à la rue du Point-du-Jour 28)		
	Travaux publics	CHF	10'000.-
	Assainissement des regards de visite.		
	Service des eaux	CHF	136'000.-
	Remplacement d'une conduite en fonte de 1974 de DN 150 sur une longueur de 155 m par de la fonte ductile de DN 150. Ayant déjà eu 7 fuites sur ce tronçon, il s'avère important de remplacer cette conduite. Il est à noter que la conduite d'eau ne fait plus office de mise à terre électrique et que chaque tuyau fonte (6 m) est isolé l'un de l'autre. Reprise d'un branchement et d'une borne hydrante. Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité, du gaz et de l'éclairage public.		
12-1029	Rue du Docteur-de-Quervain	CHF	315'000.-
	(De la rue de Bel-Air à la rue du Docteur-de-Quervain 13)		
	Travaux publics	CHF	232'000.-
	Pose d'un nouveau collecteur d'eaux usées (longueur 140 m) et utilisation du collecteur existant pour l'évacuation des eaux claires, réfection du revêtement de la chaussée (environ 900 m ²).		
	Service des eaux	CHF	80'000.-
	Remplacement de la conduite en fonte grise de 1935 de DN 100 sur une longueur de 95 m par du PE 125. Reprise de 5		

embranchements et de 2 bornes hydrantes. Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité, du gaz et de l'éclairage public.

SDP CHF 3'000.-
Normalisation de la signalisation.

12-1039 Rue du Commerce CHF 785'000.-

(Du boulevard de la Liberté à la rue du Commerce 47)

Travaux publics CHF 560'000.-
Pose d'un nouveau collecteur d'eaux usées (longueur 340 m) et d'un nouveau collecteur d'eaux claires (340 m).

Service des eaux CHF 220'000.-
Remplacement de la conduite en fonte grise de 1915 de DN 100 sur une longueur de 310 m par du PE 125. Reprise de 5 branchements et de 2 bornes hydrantes. Ces travaux seront faits en commun avec le service d'électricité.

SDP CHF 5'000.-
Normalisation de la signalisation.

Divers CHF 346'500.-

Travaux publics CHF 10'000.-
Interventions d'assainissement ponctuelles sur le réseau d'égouts et sur les chaussées.

Service des eaux CHF 325'000.-
Remplacement et normalisation de divers branchements d'eau touchés par les travaux ci-dessus. Ainsi que tous les branchements d'eau découverts dans le cadre des travaux exécutés par d'autres services, où il s'avère que le remplacement est nécessaire.

SDP CHF 11'500.-
Normalisation de la signalisation.

Synthèse

Chantiers 2012		TP	SDP	Serv. Eaux	Total
		CHF	CHF	CHF	CHF
11-1026	Crêt-du-Loche			660'000	660'000
12-1015	Rue de la Concorde	295'000		95'000	390'000
12-1018	Rue du Pont	23'000	2'000	100'000	125'000
12-1021	Rue du Loche		3'500	298'000	301'500
12-1026	Rue de la Fusion	717'000	8'000		725'000
12-1028	Rue du Point-du-Jour	10'000		136'000	146'000
12-1029	Rue du Dr-de-Quervain	232'000	3'000	80'000	315'000
12-1039	Rue du Commerce	560'000	5'000	220'000	785'000
	Divers	10'000	11'500	325'000	346'500
Total 2012		1'847'000	33'000	1'914'000	3'794'000

Demande de crédit

La réalisation des travaux prévus en 2012 entraîne la demande de crédit faisant l'objet du présent rapport, qui s'inscrit comme suit :

Travaux publics :	CHF	1'847'000.-
Service des eaux :	CHF	1'914'000.-
SDP :	CHF	33'000.-
Total :	CHF	3'794'000.-

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 – entretien des infrastructures et équipements, p.12.

Conséquences sur les finances

En application des directives établies par le Service des communes, la charge financière, calculée sur une durée d'amortissement de 40 ans pour les Travaux publics, 20 ans pour le Service des eaux, 10 ans pour le SDP au taux moyen des emprunts de la ville de 2.9 % sur la moitié du capital, sera de :

Pour les Travaux publics :

Amortissement sur 40 ans (2.5 %) :	CHF	46'175.-		
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	26'782.-	CHF	72'957.-

Pour le Service des eaux :

Amortissement sur 20 ans (5 %) :	CHF	95'700.-		
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	27'753.-	CHF	123'453.-

Pour le SDP :

Amortissement sur 10 ans (10 %) :	CHF	3'300.-		
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	479.-	CHF	3'779.-

Pour le Service des eaux, ces investissements sont financés par le prix de l'eau.

Pour les Travaux publics, les investissements concernant les canalisations d'évacuation des eaux sont financés par la taxe d'épuration.

Pour le solde, la charge d'intérêt est déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement figure dans les crédits à solliciter en 2012.

Il est à remarquer que les crédits TP et SDP sont indiqués TTC et ceux de l'eau, gérés par la société Viteos SA, HT.

Conséquences sur les ressources humaines

Les travaux seront mis en soumission selon la réglementation des marchés publics. Les prestations pour l'élaboration des plans d'exécution, la mise en soumission et la surveillance des travaux seront faites par les Services techniques des Travaux publics et la société Viteos SA dans le cadre normal de leurs activités.

Collaboration intercommunale

Vu la nature locale des travaux, aucune collaboration n'est envisagée avec d'autres communes. Cependant, au niveau supérieur et lorsque cela s'avère nécessaire, la société Viteos SA planifie ses chantiers dans notre commune en coordination avec ceux envisagés dans les communes voisines.

Éléments relatifs au développement durable

d) Aspect environnemental

Les travaux d'assainissement sur les réseaux d'eau potable et d'eaux usées visent à réduire les fuites.

De façon générale, ces travaux visent à préserver le capital des infrastructures de la Ville.

e) Aspect social

Dans le cadre de ces travaux, un soin tout particulier sera porté à la remise en état des trottoirs, autant privés (subventions) que publics, de façon à améliorer la circulation des piétons.

Depuis quelques années, une attention plus grande est mise en place pour l'information à la population.

f) Aspect économique

L'entretien régulier des infrastructures contribue à préserver le capital investi d'une part, à soutenir le secteur de la construction, d'autre part.

Conclusions

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Energies lors de sa séance du 13 février 2012, qui l'a accepté à l'unanimité des membres présents.

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 :

Pierre-André Monnard

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 3'794'000.- est accordé au Conseil communal pour l'exécution de 9 chantiers de rénovation et de renforcement des réseaux d'eau potable, des canaux collecteurs, des chaussées, ainsi que pour la remise en conformité de la signalisation routière. Programme 2012.

Article 2.- Ce crédit figurera à raison de :

CHF 1'847'000.- (TTC) au compte des investissements des Travaux publics

CHF 1'914'000.- (HT) au compte des investissements du Service des eaux

CHF 33'000.- (TTC) au compte des investissements du Service du domaine public

Article 3.- Les investissements seront amortis au taux annuel de 2.5 % pour les Travaux publics, 5 % pour le Service des eaux et 10 % pour le SDP.

Article 5.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires au financement dudit crédit.

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 :

Pierre-Alain Borel

La secrétaire :

Maria Belo

M. Pierre-André Rohrbach, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR acceptera les deux demandes de crédits.

Les investissements respectent la planification des chantiers prévus. Nous avons néanmoins deux remarques.

Tout d'abord, le PLR encourage le Conseil communal à insister, auprès des propriétaires de trottoirs où les travaux ont lieu, afin que ceux-ci en profitent pour refaire leurs trottoirs défectueux, ceci, avec les entreprises qui travaillent sur place, afin de réduire les coûts.

Comme nous le rappelons chaque année, nous aimerions que le Conseil communal fasse respecter les mesures de sécurité et surtout la durée des chantiers, afin de ne pas avoir l'impression de faire durer les nuisances pour les usagers de la route. Souvent, on constate plusieurs jours sans employés ou que l'on tarde à finir le chantier. Ce n'est pas toujours la météo qui empêche de remettre un peu de bitume pour rouvrir la route à la circulation.

Le groupe PLR acceptera les rapports. Je vous remercie.

M. Pierre-Yves Blanc, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Comme tout organisme vivant, notre ville a besoin d'entretenir et de renouveler régulièrement sa tuyauterie si elle ne veut pas craindre un collapsus cardio-vasculaire.

Le rapport du Conseil communal est clair sur ce point et nous le remercions d'avoir mené une réflexion et d'avoir une vision qui aille au-delà d'une durée de quelques législatures.

Les points d'attention que nous tenons à exprimer au Conseil communal sont ceux du respect des normes de sécurité durant l'exécution des travaux de chantier, ceci pour préserver la santé des ouvriers, de profiter de ces travaux souterrains pour améliorer la convivialité et la sécurité des rues, remettre un trottoir pour que les voitures s'y garent et que les piétons doivent se déplacer sur la route est à éviter. Une zone de rencontre est bien préférable. Au niveau du SDP, la réflexion devrait être menée vers une signalisation simplifiée, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes de notre pays, trop de signalisation tuant la signalisation.

Comme vous avez dû le comprendre, les Verts accepteront ces deux demandes de crédit. Merci de votre attention.

M. Charles-André Favre, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe a pu se persuader du bien-fondé des demandes de crédits présentées concernant le remplacement du collecteur du Bd des Eplatures, ainsi que pour le programme 2012 des travaux. Nous les approuvons.

Nous avons cependant deux remarques d'importance inégale.

Tout d'abord, saluons la pertinence de l'examen vidéo comme moyen d'aide à la décision, s'agissant de l'état du réseau d'évacuation.

Ensuite, à propos du programme 2012 des travaux, constatons que dans ce domaine, comme dans d'autres, nous sommes en-dessous de l'effort nécessité par le remplacement des installations dans un temps qui n'excède pas trop la durée de l'amortissement. Or, si le tableau établi jusqu'en 2021 montre une moyenne annuelle de 0.68% (donc basse), se basant sur une durée d'exploitation de 147 ans, le tableau suivant (page 7) montre clairement que dans 2 douzaines d'années, nos successeurs devront faire, durant 4 ans, un effort 4 fois supérieur à celui de cette année, soit 0.86%.

La suite est un peu moins inquiétante. Entre 2043 et 2050 et il faut, toujours théoriquement, attendre 2067 (autant dire que les plus jeunes d'entre nous y seront seuls) pour retrouver deux décades, un taux de renouvellement proche du taux d'investissement constant de 1.25% sur 80 ans. Ceci nous semble problématique et il est certain que des solutions devront être trouvées pour mieux garantir le renouvellement d'infrastructures vitales d'approvisionnement en eau, qui ont été, depuis leur création, assumées en quasi-totalité par notre collectivité. C'est peut-être l'heure de se poser la question, qui avait déjà été évoquée lors de la création du SIVAMO : à quel horizon pouvons-nous espérer un bouclage cantonal des eaux, à l'instar de ce qui existe déjà pour le gaz et pour l'électricité ? Réponse dans quelle législature ?

Le groupe POP votera les arrêtés. Je vous remercie de votre attention.

Mme Katia Babey Falce, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste a pris connaissance de ces deux rapports avec beaucoup d'intérêt et les acceptera.

Nous avons cependant quelques remarques et questions.

Pour le premier rapport, il semble qu'il aurait été souhaitable d'avoir un plan d'ensemble des chantiers, pour avoir une vision plus globale, plutôt que rue par rue. En page 2, il nous semble important que le Service d'urbanisme soit associé à ces projets pour des aménagements éventuels en surface, suite à ces travaux et ne pas uniquement creuser, changer les canalisations, mais de réfléchir à ce que l'on peut faire en surface.

En page 6, nous sommes interloqués par le taux des investissements qui passe de 0.6% à 0.27% en 2019. Nous pourrions avoir quelques soucis pour l'avenir.

Nous aurions aimé savoir où en est le plan général de mise en place du système séparatif des eaux.

Pour le deuxième rapport, nous avons deux questions. Il est dit, en page 1, que ce rapport n'est qu'une première étape. Le Conseil communal peut-il nous dire quand ce tronçon sera terminé et quand le chemin des rencontres sera achevé ?

In fine, le secteur de la construction n'ayant plus, pour l'instant, de convention collective de travail, comment la Commune prend-elle en compte les critères liés aux conditions de travail, lors de l'adjudication des travaux ?

Nous remercions, par avance, le Conseil communal pour ses réponses.

M. Christophe Batsch, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a pris connaissance, avec intérêt, des rapports du Conseil communal.

Nous connaissons tous la nature impérative du remplacement des canalisations qui arrivent en bout de course. Les crédits *tuyaux* ont toujours fait partie des demandes printanières et nous ne nous en offusquons pas. Cette question est, pour notre groupe, une évidence. L'avantage de ces travaux d'assainissement des collecteurs réside dans la réfection de la chaussée et le réaménagement des trottoirs, qui, cet hiver, ont particulièrement souffert du gel.

L'ensemble des travaux présentés nous paraît donc dans la droite ligne de ce que nous avons déjà vu.

Toutefois, nous constatons un montant de CHF 33'000.- pour le remplacement de panneaux de signalisation. Le Conseil communal peut-il nous expliquer la raison d'une telle dépense ? N'est-ce pas en raison de nouvelles directives en provenance de l'OFROU ? Si tel devait être le cas, quelles sont leurs prochaines exigences et que vont-ils encore trouver à nous imposer dans un futur proche ?

Peut-on espérer que nos nouveaux panneaux pourront satisfaire un tel service, tant par le côté écologique des matériaux utilisés, que par la qualité de la peinture utilisée pour leur conception ?

Par ailleurs, peut-on espérer que la conception de ces panneaux puisse être adjugée à une entreprise chaux-de-fonnière ou cela est aussi imposé par la confédération ?

En conclusion, le groupe UDC attend les explications du Conseil communal et votera en faveur des deux rapports.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je réponds tout d'abord à la question du POP et du PS, concernant le séparatif. Comme vous le savez, il y a quelques années, un projet a été présenté et retiré en dernière minute car il parlait d'une dépense de CHF 20 millions, alors que la dépense réelle est plus proche des CHF 60 millions. Suite à cela, nous avons repris le dossier, en 2011, pour savoir que faire, compte tenu d'un investissement aussi important. Nous avons réfléchi à d'autres solutions.

Les réflexions actuellement en cours et le fait de considérer les eaux comme un bien extrêmement précieux nous fait nous demander si nous voulons vraiment les évacuer plutôt que de les gérer. Ces réflexions concernent trois points :

- ~ récupérer les eaux météoriques par des usages ne nécessitant pas de l'eau potable (par exemple, pour les jardins, toilettes ou autres)
- ~ infiltrer dans le terrain, dans les karsts et les gouffres, avec un lien étroit avec la protection de l'environnement
- ~ faire de la rétention d'eau sur les toits plats, sous les parkings, dans des bassins ou des canalisations surdimensionnées.

A long terme, le but est de ne plus considérer les eaux météoriques comme un déchet à évacuer, mais de chercher à valoriser cette ressource naturelle vitale.

Nous nous demandons si nous ne devrions plus appeler cela PGEE (plan général d'évacuation des eaux), mais PGVE (plan général de valorisation des eaux.)

Pour atteindre cet objectif, la Ville devra disposer d'un réseau séparatif sur toute sa zone urbaine. La réalisation de ce réseau sera l'un des thèmes de ce projet. A ce jour, ce ne sont que 5 km de collecteurs d'eau claire qui sont réalisés, sur un réseau total de 120 km de canalisations. Une étude est en cours actuellement avec le nouvel ingénieur engagé pour voir de quelle manière nous pouvons aller dans ce sens. L'évacuation des eaux prévue initialement sera certainement abandonnée.

M. Favre, vous me réjouissez quand vous dites que nous n'investissons pas assez pour refaire nos canalisations. Vous avez raison, mais vous savez qu'il est extrêmement difficile de savoir où il faut supprimer quelque chose. Les derniers investissements adjugés par votre Conseil montrent que la Ville de La Chaux-de-Fonds fait le maximum au niveau des investissements. Mais, nous ne pouvons pas tout faire partout.

Concernant le vide conventionnel dans la maçonnerie, quels sont les critères que la Ville va imposer ? La Ville n'a pas prévu d'adapter ses critères d'adjudication. Ceux-ci ne sont pas prévus pour compenser l'absence de conventions collectives de travail, mais pour vérifier que l'entreprise satisfait aux exigences de qualité, de délais, pour un prix offert. Par ailleurs, si c'était à nous de le faire, amener des critères liés aux ressources humaines dans les entreprises, dans la procédure d'adjudication, poserait de nombreux problèmes. Parallèlement, nous n'avons pas à disposition le personnel pour faire l'ensemble de ces contrôles, qui ne sont pas de notre ressort.

Concernant le Chemin des rencontres, nous avons pris contact avec les ponts et chaussées du Canton. Ils nous ont indiqué que le solde des travaux de la RC1320 sont prévus pour 2012, à l'exception du secteur devant le chantier en cours de Sellita. Ce dernier sera achevé en 2013.

On voit sur les graphes que, durant 4 ans, il y a un pic très important. Celui-ci est lié à un seul travail fait entre 1955 et 1958 : l'adduction d'eau de la Sagne, d'une longueur de 16 km. Il est prévu que cette adduction dure environ 80 ans. Il a été prévu de refaire ces travaux sur une durée de 4 ans, c'est pourquoi il y a un pic entre 2035 et 2039.

Nous allons tout à fait dans le sens du PLR, concernant les trottoirs des privés. Nous souhaitons, dans la mesure du possible, que les privés profitent de la subvention de la Commune. Cette dernière propose chaque fois deux solutions : soit de subventionner une partie de la réfection des trottoirs qui restent propriété des privés, soit de demander aux privés de refaire leurs trottoirs et ensuite de les déverser au domaine public, pour ne plus avoir de frais d'entretiens à leur charge.

Chaque fois, nous avertissons les propriétaires, nous essayons de les motiver pour qu'ils aillent dans ce sens. Mais, même si nous participons à hauteur de 40% des frais, certains propriétaires ne sont pas rapides à sortir les 60%.

La durée des chantiers a été une discussion avec l'ensemble des maîtres d'état, pour dire que, parfois, il était désagréable de voir des machines et des chantiers vides de personnel. Il faut savoir que les différentes entreprises de construction ont aujourd'hui des employés qui ont des vacances (et plus des saisonniers, comme par le passé). Ces personnes apprécient de prendre des vacances aussi en été. Compte tenu du climat de La Chaux-de-Fonds, nous devons faire les travaux pendant la période d'été, période durant laquelle les entrepreneurs doivent donner des vacances à leurs employés. Ils ne peuvent donc pas garantir, malgré toutes nos demandes, d'avoir un nombre important de personnes sur les chantiers.

Je remercie les Verts pour la remarque qu'ils font chaque année : penser à ce qui est dessus ! Les services sont en étroite collaboration avec les services du SUE et, chaque fois que nous faisons des travaux en-dessous, nous réfléchissons à ce qu'il y a au-dessus. A chaque fois, nous nous demandons si des investissements devraient être faits en même temps. Il y a toujours une coordination et une concertation avant que les travaux commencent.

Concernant la sécurité des travailleurs, je vous rappelle que le groupe socialiste avait déposée une interpellation, à laquelle nous avons répondu largement. C'est un souci et nous faisons tout notre possible pour que la sécurité des travailleurs soit assurée.

Mon collègue, M. Monnard, responsable du SDP répondra à la question sur les panneaux de signalisation. Je vous remercie.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et cultes) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je répondrai tout d'abord à l'UDC. Renouveler les tuyaux, c'est bien, renouveler les signaux, c'est bien aussi. La durée de vie des signaux est d'une quinzaine d'années et nous nous devons de faire en sorte que qu'ils soient toujours visibles.

Pour mémoire, nous sommes assujettis aux règles fédérales, respectivement au Canton, qui délègue ses compétences à la Commune. Le cas échéant, le Canton se ferait fort d'intervenir si nos signaux n'étaient plus compatibles. Cette notion est de nature impérative.

Il existe effectivement une nouvelle directive de l'OFROU, qui demande de mettre de nouveaux signaux jusqu'en 2012. L'ensemble des collectivités suisses n'a pas répondu à cette demande car cela représente beaucoup de signaux à changer. De toute évidence, nous aurons jusqu'à 2015 pour faire ces changements. Je viendrai vraisemblablement avec des demandes de crédits spéciaux, dans le cadre des budgets 2013, 2014 et 2015 pour les changements de signaux de prescription.

M. Blanc disait *"trop de signalisation tue la signalisation"*. Je suis d'accord avec lui. Nous avons mandaté les gens du SDP pour faire un état de la situation et voir quelles signalisations nous pourrions enlever. Vous avez pu remarquer que, dans les comptes, nous avons limité les frais de façon importante, au niveau du remplacement des signaux. Je dirais aussi que *"pas assez de signalisation facilite les incivilités"*. A la rue David-Pierre-Bourquin, nous avons dû mettre beaucoup de signaux d'interdiction de parquer car les gens, quand ils ont vu la neige, ne s'arrêtaient plus aux marques sur la route et toute la rue était prise. L'incivilité coûte aussi beaucoup à la collectivité.

Par ailleurs, l'ensemble des nouveaux signaux sont principalement des signaux liés aux mesures hivernales. Habituellement, l'entreprise Alfa-set les mettait à l'automne et les enlevait au printemps. De plus en plus, nous mettons des signaux fixes car certains automobilistes se font un plaisir de jeter nos panneaux et de se parquer.

Nous devons mettre certains panneaux à la rue du Pont, pour les mesures hivernales. J'ai, ici, quelques photos à disposition des personnes intéressées.

A la rue de la Fusion, ce sont également des panneaux fixes pour les mesures hivernales. A la rue du Dr de Quervain, je vous engage à aller voir le cédez-le-passage au bout de la rue. Il est pratiquement illisible. A la rue du Commerce, il y a des signaux hors d'état, plus les mesures hivernales.

Les CHF 12'000.- de travaux divers étaient déjà prévu l'année dernière. Nous sommes dans le budget et c'est par expérience que nous avons mis ce montant. Je vous remercie.

M. Charles-André Favre, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je m'excuse de réintervenir sur le sujet, mais je ne suis pas entièrement satisfait de la réponse concernant le bouclage des eaux. Si l'on se rapporte aux anciens Services industriels (eau-gaz-électricité), si l'on voit la réalité de VITEOS, aujourd'hui, force est de constater que, lorsque l'on parle de l'eau, nous n'avons pas encore de bouclage cantonal, contrairement à ce que nous avons pour le gaz et l'électricité. La question est donc de savoir à quelle échéance nous pouvons espérer, et avec quelles intentions du Conseil communal. En 1886, quand l'eau est arrivée à La Chaux-de-Fonds, c'était pour remplacer ce qui était une aberration. Ne pas avoir un point d'eau et construire une agglomération qui, au final, faisait plus de 42'000 habitants, c'était une simple aberration que seuls des moyens techniques de l'époque ont pu compenser. Aujourd'hui, nous devons remplacer ces installations qui, pour une part d'entre elles, sont devenues très vieillissantes. Aujourd'hui, nous pouvons estimer que cela pourrait être une tâche cantonale, au vu de l'ensemble des tâches dévolues à la collectivité. Merci.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous réfléchissons à la question. A ce jour, il n'y a pas de velléité ou de projets pour que cela soit cantonalisé. C'est un élément dont je prends note et duquel nous discuterons. Mais, si c'est le Canton qui doit financer, je n'ai pas l'impression que nous irons très vite !

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais signaler que ce problème de bouclage et de SIVAMO a été posé en 1989.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

L'arrêté du 1^e rapport est accepté par 33 voix sans opposition.

L'arrêté du 2^e rapport est accepté par 33 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal

Relatif à :

- **une demande de crédit de CHF 400'000.- TTC pour la création d'une zone de détente, de sport et d'une place des jeux au Paddock du Jura**
- **une demande de crédit de CHF 100'000.- TTC représentant une subvention à la Société de cavalerie pour l'achat du Manège du Cerisier**
- **l'octroi d'un prêt sans intérêt de CHF 150'000.- à la Société de cavalerie pour l'achat du Manège du Cerisier**

(du 8 février 2012)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Introduction

Le plan de quartier (PQ) "Le Paddock", situé au sud de la rue des Crêtets prévoyait une place de jeux pour les enfants du quartier. Le promoteur s'est retrouvé confronté à de nombreuses réclamations des habitants qui se plaignaient du bruit, parfois excessif, et de la petite taille de la place de jeux qu'il avait fait installer. Il a trouvé un arrangement avec la Ville et les copropriétaires pour déplacer, à ses frais, ladite place de jeux sur le terrain du Paddock, anciennement loué à la Société de cavalerie de La Chaux-de-Fonds et désaffecté depuis peu. Un groupe de travail interservices s'est penché sur la réaffectation de cette zone de verdure pour la mettre en valeur et offrir un espace de vie à la nombreuse population habitant ce quartier.

Société de cavalerie

Au milieu des années quatre-vingts, lors de la réalisation du terrain de football synthétique situé en Est de la tribune Abegglen, la Société de cavalerie (ci-après la Société) qui, jusque-là, déployait ses activités au sein du Centre sportif de La Charrière, a dû déménager sur le Paddock du Jura, propriété de la Ville.

Ce chésal comprend notamment un carré de sable de 20m x 40m et une piste de galop ceinturant le site.

Une Convention signée en 1993 entre la Société et la Ville prévoyait notamment que :

- Le Paddock du Jura est mis à disposition de la Société ;
- Le loyer annuel (indexé) est de CHF 1'200.- ;
- La Ville a la charge de l'entretien des installations ;
- La Société a la charge de l'entretien courant du terrain d'équitation et de ses alentours ;
- La Société a l'autorisation de construire un hangar, à ses frais, pour y entreposer son matériel ;
- L'échéance est fixée au 30 juin 2008.

Durant toute cette période la Société déploie ses activités sur le site notamment en y accueillant l'entraînement régulier de ses cavaliers, en y organisant régulièrement des concours. Au fil du temps, et à cause de la dégradation des installations, les activités s'amenuisent. Cet état de fait amène la Société à écrire au Conseil communal en octobre 2009.

Dans ce courrier la Société relève que malgré des engagements oraux aucuns travaux d'entretiens importants ou de réhabilitation des installations n'ont été entrepris depuis une vingtaine d'années et, qu'en conséquence, l'état de délabrement est devenu tel qu'il est devenu dangereux d'utiliser ces installations. En particulier le carré de sable, devenu très dur, se révèle accidentogène tant pour les chevaux que pour les cavaliers, les barrières ceinturant le chésal sont en train de s'écrouler, quant à la piste de galop elle ressemble plus à des toilettes pour chien qu'à une piste d'équitation ! Pour pallier à l'ensemble de cette problématique, mais aussi pour relancer ses activités et assurer ainsi sa pérennité en pouvant lancer une campagne de recrutement de nouveaux membres, la Société propose que ce site soit réhabilité. Elle envisage notamment de rénover et agrandir le carré de sable (de 20m x 60m à 40m x 60m), de changer les barrières, de remettre en état la piste de galop. En outre, consciente du développement de ce quartier elle s'informe du projet de place de jeux dont elle a entendu parler.

Après un premier échange avec la Société, le Conseil communal nomme un groupe de travail (Service des sports, Service d'urbanisme et Service des espaces verts) en décembre 2009 afin d'avoir une vision globale sur l'évolution de ce site.

En août 2010 le groupe de travail rend son rapport et il suggère au Conseil communal :

- D'abandonner les activités d'équitation sur ce site ;
- De démolir le hangar à matériel de la Société trop proche des nouvelles habitations construites en Ouest du Paddock ;

- De prévoir un nouveau terrain de jeux multiusages (enfants, adolescents, adultes et sportifs).

Avant de se prononcer définitivement, notamment sur la question de l'abandon de ce site pour la pratique de l'équitation, le Conseil communal rencontre à nouveau la Société en octobre 2010. Lors de cet entretien cette dernière comprend, voire partage, les arguments qui plaident en faveur de l'abandon du Paddock du Jura pour la pratique de l'équitation, vu le développement actuel et futur de ce quartier. Il est convenu que, avec l'appui des Services communaux, la Société se mette à la recherche d'un site alternatif, notamment en s'approchant des propriétaires de manèges existants. Compte tenu de ce qui précède le Conseil communal confirme donc sa décision d'abandonner le Paddock du Jura pour la pratique de l'équitation et demande au groupe de travail de finaliser un projet de place de jeux multiusages afin d'en prévoir la réalisation en 2012.

A ce stade il convient de relever ici l'attitude toujours positive de la Société malgré le fait que l'abandon de l'exploitation du Paddock du Jura mette clairement en cause son avenir et sa survie. Ses représentantes et représentants ont, tout au long de l'évolution de ce dossier, cherché à proposer des alternatives crédibles afin de construire, avec l'appui de la Ville, une solution réaliste pour les deux partenaires.

En février 2011 un premier projet sur un site existant et privé est abandonné, d'une part car le partenaire privé y renonce et, d'autre part, car ce projet implique des modifications de zonage (zone agricole en zone équestre) difficile à obtenir auprès du Canton.

Durant le printemps 2011 les barrières extérieures et le hangar à matériel sont démolis dans le cadre de travaux effectués par la Protection civile (PCi).

En juin 2011 la Société, suite à l'important travail qu'elle a conduit, est en mesure de proposer un nouveau projet. Elle a en effet l'opportunité d'acquérir le Manège du Cerisier. Ce chésal comprend :

- Un manège couvert de 24m x 41m ;
- 9 boxes à chevaux ;
- Une buvette, une sellerie et une place de lavage pour les chevaux ;
- Un carré de sable de 30m x 70m ;
- Un demi-hectare de pré.

Il est mis en vente par le propriétaire au prix de CHF 500'000.-, auquel il convient d'ajouter CHF 25'000.- de frais divers. Les frais d'un éventuel agrandissement futur du carré de sable sont estimés à CHF 35'000.-. Ainsi le coût total pour ce projet est de CHF 560'000.-.

Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une installation existante, et qu'aucune transformation et/ou agrandissement ne sont envisagés dans l'immédiat, ce projet ne nécessite pas obligatoirement de nouveau zonage ce qui en facilite la réalisation. Il n'est

par contre pas exclu qu'un changement d'affectation (passage en zone équestre) soit soumis à court ou moyen terme à votre Conseil en fonction de l'évolution des activités de la Société.

La Société compte sur le montage financier suivant :

- CHF 110'000.- (soit 20%) par le Fonds des sports ;
- CHF 20'000.- par les Amis de la Société ;
- CHF 100'000.- par une subvention de la Ville ;
- CHF 150'000.- par un prêt sans intérêts consenti par la Ville ;
- CHF 180'000.- par un emprunt hypothécaire auprès d'une banque.

Aux yeux du Conseil communal cette solution apparaît comme raisonnable et réaliste. Elle permettra à la Société de poursuivre et développer ses activités sur un site qui lui appartiendra et elle permet à la Ville de faire évoluer le Paddock du Jura en tenant compte du fait que cette partie de la ville s'est fortement urbanisée ces dernières années.

Le Conseil communal conditionnera le versement de la subvention de CHF 100'000.- à la signature d'une convention précisant qu'en cas de revente du bien elle devra être remboursée et assortira le prêt d'une cédula hypothécaire. Cette manière de faire permet à la Ville de garantir dans la durée que le soutien public mis dans ces nouvelles installations ne puissent pas être utilisé à d'autres fins.

Enfin, pour être tout à fait complet, il convient de rappeler que la Société qui fêtera son 125^{ème} anniversaire cette année, a été fondée en 1887. Elle est aujourd'hui forte de plus de 150 membres et de plus de 50 cavaliers actifs. Elle organise régulièrement des concours. Grâce à elle des cavaliers, notamment ceux dont les moyens financiers ne leur permettent pas de pratiquer au sein de manèges privés, peuvent exercer leur sport. Il faut savoir que pour un cavalier, le coût de la pratique dans un manège privé est de deux à trois fois supérieur aux frais à payer à la Société. C'est aussi pour des raisons d'équité par rapport à d'autres clubs sportifs (dans la majeure partie des cas c'est la Ville qui est propriétaire des installations permettant la pratique d'un sport), que le Conseil communal a offert le soutien des services de la Ville pour trouver une alternative à la disparition pure et simple de la Société et qu'il considère qu'une aide financière doit être apportée pour la réalisation de ce projet.

Réaménagement du Paddock du Jura

Le groupe de travail interservices s'est penché sur la manière de remettre en valeur cette zone de verdure de 11'120 m². Celle-ci est ceinturée d'une barrière en bois de couleur blanche et agrémentée de nombreux bouleaux. Anciennement elle était affectée à l'équitation, d'abord exploitée par le Manège Morf, achetée par la Ville en 1986, puis louée à la Société de cavalerie. Une piste en gravillon borde l'extérieur du terrain. Au centre, un carré de sable permettait de faire travailler les chevaux.

A cause du manque d'entretien évoqué ci-dessus, l'ensemble n'était plus adapté à l'équitation et il n'était plus possible d'y organiser des concours. D'autre part la situation créée alentour par la densification de l'habitat, rendait la zone impropre à cette activité.

Dans la nouvelle affectation de cette zone verte de détente, il est prévu d'employer l'ancien carré de sable pour en faire une grande place de jeux. Les jeux pour les petits, installés initialement au cœur du quartier du "Paddock" y seront remontés et d'autres compléteront la place. Un terrain de basket avec un sol amortissant qui réduira les nuisances sonores, permettra aux jeunes d'y trouver également leur compte. Comme le prévoit une Convention signée entre la Société coopérative du Paddock et la Ville la réalisation de l'espace de jeux pour les enfants en bas âge ainsi que le terrain de basketball est à charge de la coopérative. La place sera complétée par des engins de fitness de plein air destinés aux adultes et aux séniors. L'ensemble de cette grande place de jeux sera délimité par une petite clôture avec une haie.

Une partie du Paddock sera aussi destinée à la pratique du football libre sur herbe. L'ancienne piste sera conservée pour la promenade et ré-ensablée. Une nouvelle piste finlandaise trouvera sa place en parallèle à l'ancienne et sera construite en écorce ce qui permettra de courir sur un terrain souple. Plusieurs ondulations de terrain seront réalisées avec la terre extraite lors de la création du chemin. Un grand WC pour chiens est également prévu en Ouest du site.

Coûts et planification des travaux

Afin de pouvoir réaliser l'ensemble de l'aménagement en confiant une partie des travaux aux services de la Ville ainsi qu'à la PCi, il est nécessaire de les planifier sur une période de deux ans, soit en 2012 et 2013. Le promoteur souhaite quant à lui terminer la partie des travaux qui lui incombe au plus tard au printemps 2012.

En ce qui concerne la Ville, le budget d'investissement prévoit un montant global de CHF 500'000.-, dont CHF 350'000.- à engager en 2012. La pose des *"appareils de gymnastique sénior"* et la réalisation de la *"piste finlandaise"* (représentant un montant de CHF 145'000.-) seront réalisés en 2013.

Devis des travaux:

		Ville	Promoteur
Terrassement de deux chemins	CHF		7'000.-
Terrassement sur la partie jeux	CHF	35'000.-	
Jeux pour les enfants en bas âge (dé-placés)			8'000.-
Jeux complémentaires y compris la pose	CHF	80'000.-	
Engin de sport (buts, basket, etc.)	CHF	20'000.-	

Barrière avec portails	CHF	21'000.-	
Plantation d'une petite haie	CHF	2'000.-	
Sol de gravier rond lavé 4-8 mm	CHF	24'000.-	
Rafraichissement du chalet	CHF	10'000.-	
Place de basket, tartan compris	CHF		65'000.-
Bancs publics, mobilier urbain	CHF	20'000.-	
Réfection du chemin de promenade	CHF	16'000.-	
Barrière extérieure	CHF	22'000.-	
Divers	CHF	5'000.-	
<i>Appareils de gymnastique sénior</i>	<i>CHF</i>	<i>75'000.-</i>	
<i>Piste finlandaise</i>	<i>CHF</i>	<i>70'000.-</i>	
Total	CHF	400'000.-	80'000.-

A cet investissement net il convient d'ajouter :

Subvention à la Société	CHF	100'000.-
Prêt sans intérêts d'une durée de 25 ans	CHF	150'000.-

Respect des lignes prioritaires fixées dans le programme de législation

Le présent projet s'inscrit dans le chapitre 3 "Valorisation des fonctions, des prestations et des espaces urbains" car il permet à la fois de tenir compte du développement important d'un nouveau quartier (valorisation d'un espace déjà urbanisé) et permet la pérennité d'une des sociétés qui participe pleinement à la vie associative de notre cité. Notons encore que le projet de réaménagement de cet espace est cité également sous le point valorisation des places de jeux : "Création de nouvelles places de jeux en ville, notamment au Paddock...".

Conséquences sur les finances

Le crédit de CHF 400'000.- pour la création d'une zone de détente, de sport et d'une place des jeux au Paddock du Jura sera amorti conformément aux directives établies par le Service des communes. La charge annuelle pour ces dépenses peut être estimée comme suit:

- Amortissement : CHF 400'000.- x 7 % (Taux moyen)

CHF 28'000.-

- Intérêts à 2.9% (taux moyen des emprunts de la ville) sur la moitié de l'investissement

CHF 5'800.-

Soit une charge annuelle moyenne de **CHF 33'800.-**

La subvention de CHF 100'000.- qui sera accordée à la Société pour l'achat du Manège du Cerisier sera enregistrée dans les investissements et amortie au taux applicable aux valeurs immatérielles. La charge annuelle pour cette dépense peut être déterminée comme suit:

- Amortissement : CHF 100'000.- x 20 %
CHF 20'000.-
- Intérêts à 2.9% (taux moyen des emprunts de la ville) sur la moitié de l'investissement
CHF 1'450.-

Soit une charge annuelle moyenne de **CHF 21'450.-**

La charge d'intérêt d'un prêt sans intérêts de CHF 150'000.- calculé au taux de 2.9% (taux moyen des emprunts de la Ville) sur la moitié de la dépenses (compte tenu des remboursements) représente une charge annuelle moyenne de **CHF 2'175.-**

La charge annuelle moyenne totale pour l'ensemble de ces opérations s'élève ainsi à CHF 57'425.-

Pour être tout à fait complet il convient de relever encore que l'entretien courant de cette nouvelle place générera quelques frais de fonctionnement qu'il est difficile d'évaluer à ce stade.

Les montants demandés figurent au budget des crédits à solliciter pour un montant de CHF 500'000.- (dont CHF 350'000.- en 2012) au Service des sports et la charge d'intérêts relative à ce montant était déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement a été inclus dans le budget. Ce dernier mentionnait toutefois des travaux à concurrence du montant total et ne prévoyait pas l'octroi d'une subvention devant être enregistrée dans les comptes de fonctionnement.

Conséquences sur les ressources humaines

La surveillance des travaux sera réalisée par le Service des sports et le Service des espaces verts. Certains services de la Ville seront sollicités pour une partie de la réalisation des travaux (barrière extérieure, plantations, etc.).

L'entretien courant du site sera ensuite assuré par le Service des sports et le Service des espaces verts.

Collaboration intercommunale

Aucune collaboration n'est envisageable sur ce chantier.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

Lors de mouvements de terre pour la création de la piste finlandaise, les matériaux resteront sur le site et permettront de créer quelques ondulations agréables pour les sportifs. L'aménagement permettra une pratique du sport de proximité aux habitants de tout un quartier et limitera les déplacements en voiture.

b) Aspect social

Les équipements mis à disposition de la population du quartier permettront aux enfants, aux parents et aux aînés, de se retrouver sur une grande surface de jeux en zone verte pour se défouler, se délasser et se rencontrer. L'aide apportée à la Société de cavalerie permettra à celle-ci de continuer à offrir des conditions d'entraînement accessibles au plus grand nombre.

c) Aspect économique

Compte tenu des montants à engager et de la loi sur les marchés publics, les appels d'offres se feront probablement selon la procédure "sur invitation" ce qui est favorable à l'économie locale.

Préavis de la Commission des sports

Consultée par voie de circulation, la Commission des sports a été saisie du présent rapport. Elle a donné un préavis favorable à l'unanimité des membres qui se sont exprimés et recommande son acceptation par le Conseil général.

Conclusion

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	Le chancelier
Pierre-André Monnard	Thibault Castioni

Annexes :

1. Plan du projet
2. Plan de situation, Manège du Cerisier

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

Vu le rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- ¹Un crédit de CHF 400'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour procéder à la réalisation d'une place de jeux, de sport et de détente au Paddock du Jura.

²Ce crédit figurera au compte des investissements du Service des sports.

³L'investissement sera amorti au taux annuel de 7 %.

Article 2.- ¹Le Conseil communal est autorisé à octroyer à la Société de cavalerie:

a. une subvention de Fr. 100'000.-, destinée à constituer une partie des fonds propres nécessaires à l'acquisition du Manège du Cerisier. Cette subvention sera enregistrée dans le compte des investissements et amortie au taux de 20%.

b. un prêt sans intérêt de Fr. 150'000.-, remboursable sur une durée maximale de 25 ans, destiné à constituer une partie des fonds propres nécessaires à l'acquisition du Manège du Cerisier et à la remise en état des installations existantes.

²Le Conseil communal définit les autres modalités du prêt dans le contrat écrit qu'il conclut avec la Société de cavalerie. Il s'assure en particulier que les montants ci-dessus seront affectés exclusivement et durablement à l'acquisition du fonds.

Article 3.- Les subventions éventuelles à verser par des tiers viendront en déduction du crédit de l'article premier ci-dessus.

Article 4.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL	
Le président	La secrétaire
Pierre-Alain Borel	<u>Belo Maria</u>

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le projet qui nous est soumis ce soir est un beau projet et nous ferait presque regretter de ne pas habiter le quartier.

Cette zone de détente, que la ville a pensé multiusages et multigénérationnelle, a sa place dans ce secteur qui a subi une importante densification de l'habitat. Les propositions d'aménagement, tant pour les enfants que les adolescents, adultes et seniors, semblent adéquates mais lors de leur passage en revue par notre groupe en séance de préparation, quelques questions ont émergé, ainsi que des idées supplémentaires pour l'aménagement de cet espace appelé à revivre au sein de cette partie de la ville. Je vous les livre ici comme sujet de réflexion à très très court terme pour certaines et pour un avenir moins immédiat pour d'autres.

- ~ Si un espace "*toilettes pour chiens*" est indispensable, nous nous demandons si la localisation envisagée est idéale. En effet, nous doutons que les adeptes de la course à pied, ravis de retrouver une piste finlandaise, trouvent beaucoup de plaisir à profiter des odeurs de cet espace, dont ils seront appelés à faire le tour pour profiter de toute la longueur du parcours en écorce. Ne vaudrait-il pas mieux décaler ce "*crottoir*" plus en périphérie de la parcelle, au sud ou à l'ouest, hors de la zone délimitée par la barrière extérieure ?
- ~ Du point de vue des humains, bien que ce genre d'installation soit souvent source de problème, y a-t-il des WC accessibles au public dans les environs, peut-être aux abattoirs ?
- ~ Prévoir un point d'eau pour se désaltérer. Si les conduites sont existantes cela ne devrait pas coûter trop cher.
- ~ Transformer le chemin de promenade existant en piste pour patins à roulettes. oui, oui, vous avez bien entendu, les Verts proposent de bétonner, plutôt de bitumer ce chemin et peut-être verrions-nous naître alors une nouvelle compétition : Le tour du pad-dock, plusieurs catégories : poussettes, tricycles, inline-roller, éventuellement même déambulateurs. La taille de cet anneau paraît idéale pour accueillir les premiers tours de roues des enfants du quartier et, comme les patineurs sur glace aux Mélézes, les adeptes du roller pourraient y évoluer dans de bonnes conditions les jours de beau temps.
- ~ Créer une piste de boules. Je parie qu'elle serait davantage utilisée que celle du Crêt-du-Loche. Contrairement à ce que j'avais annoncé fin mai, je n'y suis pas encore allée mais j'y pense.
- ~ A plus long terme, ajouter une table de ping-pong, une rampe et des modules pour le skate-parc par exemple. Nul doute que les habitués des abattoirs, adeptes de ce style d'acrobaties, seraient

certainement ravis de pouvoir sortir à proximité immédiate de leur terrain de jeu habituel.

Difficile, pour nous, de chiffrer le coût de telles modifications ou aménagements supplémentaires.

Venons-en maintenant aux montants de la subvention et du prêt sans intérêt qui seraient octroyés à la Société de cavalerie.

CHF 100'000.- pour 50 cavaliers actifs = CHF 2000.- par personne. Quel autre club de notre ville peut prétendre en avoir reçu autant pour des installations à usage presque exclusif ? Est-ce une manière pour la Ville de se racheter en fonction de promesses orales non tenues concernant l'entretien et la réfection des installations du Paddock du Jura qui se sont dégradées sans être réhabilitées durant une vingtaine d'années ?

Dans le coût total du projet d'acquisition du Manège du Cerisier sont inclus les CHF 35'000.- nécessaires pour un *futur éventuel* agrandissement du carré de sable, déjà plus vaste que celui disponible au Paddock du Jura. De plus, le soutien des Amis de la Société nous paraît relativement peu important et si l'existence de la Société de Cavalerie permet à ses membres de payer bien moins que dans une structure privée pour l'usage de ses installations, est-ce à la collectivité publique, dans son ensemble, de soutenir de manière aussi importante quelques sportifs malgré tout "*privilégiés*" ? Combien de jeunes encore scolarisés ou en formation la Société de cavalerie accueille-t-elle ?

Vous l'aurez compris le groupe des Verts acceptera l'article premier et a déposé un amendement concernant l'article 2. Je vous remercie.

Mme Pascale Gazareth, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le POP acceptera le rapport soumis, avec une première satisfaction par rapport à la vieille obligation vis-à-vis de la Société de cavalerie, qui est ainsi remplie maintenant. Notre deuxième satisfaction est de se voir se pérenniser les activités de cette société qui permet un accès financièrement abordable, voire bon marché, à une activité appréciée mais, d'habitude peu accessible à une large part de la population. Cet aspect est essentiel pour nous dans le soutien accordé à cette société et devrait d'ailleurs, à notre sens, figurer dans la convention prévue.

Nous jugeons cette convention essentielle au montage proposé, montage inhabituel mais néanmoins pas unique en ville. Elle prévoit notamment une cédula hypothécaire qui nous paraît essentielle et incontournable dans la solution proposée.

Pour le reste, nous exprimons également notre satisfaction de voir ce quartier se développer, pas seulement en termes d'habitat, mais aussi en termes d'aménagements urbains. Les solutions proposées sont peut-être perfectibles.

Nous imaginons par exemple qu'elle devrait peut-être faire l'objet d'une plus grande concertation avec la population du quartier, pour savoir si les aménagements prévus sont bien ceux qui répondent aux envies de la population. Il y a encore une marge de manœuvre dans la réalisation concrète de ce qui sera faite avec le budget alloué ce soir.

D'une manière générale, nous pensons que la population du quartier doit être beaucoup plus impliquée dans ce projet. C'est aussi une manière de garantir qu'à l'avenir, les installations créées ne soient pas trop détériorées. Impliquer la population est une des meilleures façons d'éviter des déprédations et nous espérons que cet élément sera pris en compte.

Concernant la réalisation des travaux, dans quelle mesure peut-on imaginer des collaborations avec des programmes d'insertion sociale, des personnes en insertion professionnelle ou des ateliers protégés pour personnes handicapées, qui pourraient fournir une partie du matériel. Je vous remercie de votre attention.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je vous lis l'intervention de M. Denis Cattin, qui est malade et qui habite le quartier.

Lors de la séance du budget 2012, le groupe PLR avait demandé où en était le dossier concernant la transformation du Paddock en place de sport et de détente.

Il était mentionné que les promoteurs s'étaient engagés à créer une place de jeux, depuis plusieurs années et les propriétaires, qui ont participé financièrement au projet, ne voyaient toujours rien venir.

Monsieur le Conseiller communal Jean-Pierre Veya a répondu que le rapport viendrait en début d'année 2012. Et le voici. Merci.

Dans la planification, le promoteur souhaite quand à lui terminer la partie des travaux qui lui incombe, au plus tard au printemps 2012.

La PPE, ainsi que les locataires, sont entièrement satisfaits et remercient le groupe de travail interservices pour la prise en compte des demandes, la rapidité et la qualité du rapport soumis au Conseil général ce soir.

Le plan, par sa qualité couleur, indique clairement l'espace de vie à la nombreuse population des immeubles de la rue de l'Helvétie, de la rue des Crêtets et du Paddock, dans un lieu sécurisé et accessible, sans devoir traverser la route si fréquentée à certains moments et souvent à une vitesse excessive.

Nous pensons, par l'espace et le nombre de jeux accessibles à tous, que cette place sera utilisée un maximum par les enfants de tout le quartier. Belle récompense pour notre jeunesse.

Un petit bémol cependant : un passage piéton en deux phases devra sûrement être placé en face de la petite maisonnette "*Espace d'accueil*" pour les enfants habitant du côté Nord de la place.

L'idée du grand espace pour les chiens, nos amis les quatre pattes, est un endroit idéal et séparé de l'espace jeux. Il empêchera de retrouver de petites libérations aux endroits réservés aux enfants.

Pour la Société de cavalerie, après le déménagement du Centre sportif de la Charrière, elle se retrouve sur le Paddock du Jura, endroit qui était plaisant pour la pratique du sport équestre et très souvent suivi par le quartier, lors de concours hippiques. Malheureusement, le terrain en est devenu dangereux pour les chevaux, ainsi que leurs cavaliers.

Après plusieurs rencontres avec le Conseil communal, il a été décidé de renoncer d'avoir un centre équestre à cet endroit, d'où la réalisation de la place de jeux pour la convivialité du quartier.

Des solutions ont été recherchées par les représentants de la Société de cavalerie, sans aboutir, jusqu'au jour où l'opportunité d'acquérir le Manège du Cerisier s'est présentée à eux.

L'acquisition du site pour CHF 500'000.- plus les différents frais et au vu de l'emplacement est une aubaine pour la Société. Il regroupe tous les éléments dont celle-ci a besoin, sauf le montage financier.

Bien que la solution apportée par le Conseil communal apparaisse comme raisonnable et réaliste, une question est soulevée au sein de notre groupe : le prêt sans intérêt. Il serait bien, dans le futur, qu'une ligne claire soit apportée pour les prêts sans intérêts. Mais sur le fond, vaut mieux, pour cette demande, un prêt sans intérêt que des subventions supplémentaires attribuées chaque année.

La convention précisant qu'en cas de revente du bien, la subvention devra être remboursée est un élément important dans ce rapport. Aujourd'hui tout le monde s'en souviendra, mais demain ?

En résumé, on sait que le sport équestre n'est pas ouvert à tous. C'est un sport qui demande beaucoup de concentration et d'une unité entre le cheval et son cavalier. Nos autorités démontrent, une fois de plus, le bienfait des activités sportives que nos enfants chauds-de-fonniers ou parents méritent et qui n'ont pas la possibilité d'y accéder, faute de moyens financiers.

C'est aussi, comme le mentionne le rapport, un soutien des services de la Ville pour trouver une alternative à la disparition pure et simple de la Société et qu'il considère qu'une aide financière, importante quand même, doit être apportée pour la réalisation de ce projet et profiter d'une infrastructure existante, placée en campagne, et de plus avec la possibilité de s'y rendre en bus.

La Ville fait un beau cadeau à la Société de cavalerie, fondée en 1887 et qui fêtera son 125^e anniversaire cette année. Nous espérons qu'il est apprécié de tous. Je vous remercie.

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a pris connaissance du rapport susmentionné avec attention.

Concernant la première partie, nous tenons à faire part de notre engouement pour ce projet qui créera un véritable petit Central Park au milieu du quartier du Paddock.

La question de savoir si un tel endroit a sa place au milieu des habitations a pour nous été parfaitement traitée, puisque des mesures ont même été prises pour éviter au maximum les nuisances sonores. Et, pour les quelques cris des enfants, nous ne pouvons que conseiller aux plaignants de se remémorer leurs jeunes années.

Une petite question nous vient à l'esprit : quelle est l'utilité de l'espace d'accueil que nous pouvons apercevoir en grisé sur le magnifique plan couleur joint au rapport ?

La deuxième partie a, en revanche, quelque peu remué certains de nos membres. Nous avons été sensibles au fait que la Société de cavalerie permette à des personnes ne disposant pas des moyens financiers suffisants pour s'offrir les services d'un manège privé, d'exercer ce sport. Cependant, la question est : ne s'agit-il pas de concurrence déloyale, dans la mesure où les manèges privés doivent subvenir à leurs dépenses sans l'aide des collectivités ?

La Ville souhaite faire un prêt sans intérêts à la Société de cavalerie. Comme nous l'avons déjà relevé dans un précédent rapport, nous souhaitons éviter ce type de prêts, puisque la dette de la Ville coûte une somme non négligeable chaque année. A cet effet, nous déposons un amendement qui demande que le prêt fasse l'objet d'intérêts se montant au taux moyen que doit déboursier la Ville lorsqu'elle emprunte de l'argent. Ceci permettra à la Société de cavalerie d'obtenir un prêt à un taux préférentiel et à la Ville de ne pas perdre de l'argent en plus.

Nous voterons l'arrêté.

Mme Silvia Locatelli-Caruncho, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est avec une grande attention que le groupe socialiste a pris connaissance de ce rapport, dans lequel le Conseil communal nous propose de donner une seconde vie bienvenue au lieu dit du Paddock, une seconde vie qui se compose d'un changement complet d'affectation appelé à se matérialiser à travers des solutions construites dans un esprit que notre groupe a particulièrement apprécié et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, la prise en charge de l'avenir de ce terrain, longtemps utilisé par la Société de cavalerie, mais dont la vétusté des infrastructures le rendait impraticable pour toute activité équestre, était une chose nécessaire, ne serait-ce que du point de vue de l'urbanisme et de la sécurité.

En effet, à l'abandon depuis quelque temps, ce grand espace bien placé dans une zone résidentielle à la lisière de la zone industrielle, offre, il est vrai, un coin d'air et de verdure dans une zone qui tend à se densifier. Une parenthèse urbaine qu'il convient donc de sauvegarder, nous y reviendrons.

Ensuite, la réflexion sur une telle surface ne peut évidemment se faire sans s'associer aux réflexions de celui qui en est le locataire principal : la Société de cavalerie. Il fut, à une époque, c'est vrai, une chance d'avoir un tel manège équestre aussi proche du centre-ville et qui apportait quelques fois par année, une animation d'un autre type, très appréciée par les chaux-de-fonniers. Cependant, le rapport l'exprime très bien : la configuration du quartier ayant passablement changé et les infrastructures du Pad-dock ayant considérablement vieilli, il devenait difficile, peu commode et dangereux de continuer de pratiquer l'équitation en toute sécurité sur ce terrain.

Là encore, nous tenons à saluer l'esprit dans lequel se sont tenues les discussions avec la Société de cavalerie, l'ouverture de cette dernière et les propositions faites par le Conseil communal afin de donner la possibilité à celle-ci de pouvoir continuer son activité sereinement. Le soutien à cette société nous paraît être, par principe, à relever. En effet, l'équitation est une activité sportive qui n'est pas à la portée de tout le monde et qui tend à être plutôt onéreuse. Des acteurs comme la Société de cavalerie tendent à démocratiser un peu plus ce type d'activité, en la rendant plus accessible à tout un chacun. Soutenir cette société, comme sont soutenus d'autres clubs sportifs, et de plus en année de Jubilé, nous paraît être important et donner un signal positif sur la manière dont la Ville perçoit l'accès au sport.

Une question se pose cependant : nous n'avons pas bien compris quelle était la surface acquise. S'agit-il de la parcelle 14'901 ou 15'317 ou les deux ?

Venons-en maintenant à cette fameuse réaffectation. Il n'est pas facile d'occuper un tel espace de manière cohérente. Il l'est encore moins de vouloir le rationaliser, si vous me passez cette expression très économique. En effet, il aurait été erroné, à notre sens, de ne donner à cette zone qu'une seule expression, qu'une seule fonction. Par l'aménagement qui nous est exposé dans le rapport, le Conseil communal ose une proposition assez inédite, qui va dans le sens d'une utilisation intergénérationnelle. En effet, on dote d'abord ce parc d'une place de jeu, ou plutôt de plusieurs zones de jeux multiâges. Une initiative particulièrement salubre dans un quartier où de nombreuses familles sont venues s'établir ces dernières années, mais dont les places de jeux privatives sont souvent difficiles d'accès pour des enfants d'autres lotissements. Une place donc qui tendrait à réunir tout ce petit monde dans une zone qui, à n'en pas douter, sera beaucoup fréquentée.

A ce stade, nous sont cependant venues plusieurs questions en lien avec le projet en lui même mais aussi en lien avec la procédure liée à sa conception.

Prenons d'abord les infrastructures en elles-mêmes. Au vu des installations récentes dans les places de jeux de la ville, nous nous sommes demandés s'il avait été imaginé de doter le lieu de jeux moins sophistiqués, plus naturels, qui joueraient avec les courbes du terrain et laisseraient plus d'espace à l'imagination, un peu à l'image du parc *Fantaisie*, à côté des Gentianes, qui est toujours très apprécié par les enfants.

Ensuite, l'accès à cette zone sera-t-il facilité et sécurisé pour tous les lotissements aux alentours, notamment celui du Paddock ?

De plus, nous pensons qu'une ville comme la notre mérite de mener une réflexion sérieuse sur l'existence de places de jeux couvertes, ou semi couvertes. Cette réflexion fait partie d'un postulat dont je vous présenterai les détails plus tard.

Bien évidemment, nous ne sommes pas des spécialistes des places de jeux et pensons que ces questions auraient vraisemblablement mérité un débat en amont, mais nous y reviendrons.

Si nous continuons sur les aménagements, le rapport nous dit qu'une place de foot naturelle sera également aménagée, ce qui est une bonne chose et permet aussi d'aller dans le sens d'une mixité des générations. Cependant, bien que les plans fournis soient de bonne qualité, nous vous en remercions, nous n'arrivons pas à nous rendre compte si ce terrain sera d'une grandeur usuelle ou non. Merci de nous renseigner.

La volonté d'ouvrir ce parc aux adultes et seniors, par la mise à disposition d'une place d'activités spécifiques et une piste finlandaise, nous paraît être une excellente initiative. Notre ville manque d'espaces de ce type pour les adultes. Cependant, nous avons, là aussi, quelques précisions à demander. Tout d'abord, la piste finlandaise est-elle destinée à remplacer définitivement celle de Pouillerel qui n'est plus utilisée ? D'autre part, a-t-il été imaginé d'aménager, dans la zone seniors, une piste de type pétanque qui permet aussi des échanges conviviaux, notamment dans les soirées d'été ?

Enfin, le Conseil communal nous propose de ne pas oublier l'utilisation actuelle, je ne veux pas parler du manège mais bien de la balade pour chiens et, bien sûr, de leurs propriétaires. Il nous paraîtrait judicieux de changer la dénomination de ce lieu. En effet, qui aurait envie de se promener dans des toilettes pour chien ?

Venons-en maintenant à des aspects qui nous laissent plus sceptiques. La commission d'urbanisme n'est pas consultée pour ce type de projet qui sont pourtant une composante essentielle et doivent être conçus comme un tout. On peut difficilement penser que la mise en œuvre d'un tel projet, avec l'emprise spatiale que cela implique, échappe complètement aux réflexions menées par cette commission. Il s'agirait là d'avoir, à

l'avenir, ce réflexe de consultation. De plus, nous sommes encore plus surpris de ne retrouver quasiment aucune indication paysagère étayée, ce qui laisse entendre qu'aucune étude paysagère n'a été menée sur cet objet.

Cela aurait vraisemblablement permis d'avoir des réflexions plus approfondies sur les types de jeux, les besoins, le mobilier, la mise en valeur de la partie verte et même sur l'arborisation d'un tel site.

C'est, à notre sens, là que se situe le point noir de ce rapport. Il nous paraît difficile de faire l'économie d'une étude paysagère sur une telle surface avec un tel destin. C'est pourquoi, afin de donner encore plus de sens et de cohérence à ce projet, nous vous proposons, à travers le postulat évoqué tout à l'heure, qu'une telle étude soit menée avant la réalisation concrète du projet Paddock.

Finalement, nous avons un certain nombre de questions plus générales. Tout d'abord qui s'occupera de l'entretien courant de ce parc, s'agira-t-il du service des sports ?

D'autre part, comment seront gérées les problématiques de parking lors de manifestations d'ampleur se tenant au voisin Polyexpo. Nous pensons notamment à Modhac ou encore aux différents repas de soutien qui génèrent toujours une recrudescence de voitures, dont certaines étaient précisément jusqu'ici parquées à l'orée du Paddock. Sera-ce toujours le cas avec le nouvel aménagement ?

Pour le reste, vous l'aurez compris, nous acceptons ce projet. Je vous remercie.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au nom du Conseil communal, je vous remercie pour l'accueil favorable réservé à ce rapport, pour l'intérêt manifesté.

Depuis quelques années, que nous essayons de trouver une solution raisonnable à la problématique posée dans ce quartier, autour du Paddock du Jura.

En préambule, disons que l'on peut évidemment toujours faire mieux. Mais lorsque l'on veut faire mieux, cela finit toujours par être plus cher. Le groupe de travail (constitué du Service des sports, du Service des espaces verts, du Service de l'urbanisme et de l'environnement, d'un architecte et de l'investisseur qui a construit le quartier du Paddock) a travaillé dans le cadre d'un budget, comme c'est l'usage, défini au départ par le Conseil communal.

Évidemment, une question parfaitement légitime a été relevée dans pratiquement tous les groupes. Il s'agit de l'ampleur du soutien apporté à la Société de cavalerie. Cette même question a aussi fait l'objet d'échanges au sein du Conseil communal, respectivement au sein de la Commission des sports.

Pour bien comprendre pourquoi le Conseil communal vous fait cette proposition, il convient de rappeler dans quelles et à quelles conditions la Ville a acquis le terrain du Paddock du Jura. C'est suite à une décision du Conseil général du 18 juin 1986 que la Ville s'est portée acquéreur de ce terrain. Elle a ensuite signé un acte d'achat, qui précise, dans son article 4 *"L'accès sera réservé aux membres de la Société de cavalerie de La Chaux-de-Fonds et aux clients du manège de La Chaux-de-Fonds exploité par M. Raymond Finger..."* (vous savez que quelques années plus tard, le manège n'a plus été exploité) *"... pour remplacer l'usage du terrain d'équitation du centre sportif que la Commune voue à une autre affectation. L'accès restera autorisé aussi longtemps que la Société de cavalerie, respectivement le manège de La Chaux-de-Fonds, ne disposeront pas d'un nouveau terrain aux Cerisiers, respectivement à la Charrière. L'accès accordé comme dit ci-dessus ne doit pas empêcher la vendresse d'utiliser le Paddock pour ses propres besoins ou ceux de sa clientèle ou pour organiser des manifestations équestres."*

La seule lecture de cet article devrait permettre de vaincre les quelques réticences qui pourraient persister à propos du soutien que la Ville se doit d'apporter à la Société de cavalerie. En effet, compte tenu de cet engagement, la Ville devait soit réhabiliter les installations existantes sur le site du Paddock du Jura (je vous rappelle que le coût avait été estimé, il y a trois ans, à CHF 310'000.-, montant qui avait d'ailleurs fait un peu tousser la Commission des sports et la Commission financière), soit soutenir les démarches de la Société de cavalerie, en vue de l'acquisition d'un nouveau site. Pour les raisons exposées dans le rapport, la Ville souhaitait réaffecter ce site, compte tenu du développement du quartier et préférait que la Société de cavalerie puisse trouver une solution ailleurs.

Je profite de souligner l'attitude exemplaire de la Société de cavalerie, dans ce dossier qui, dès le début, a plutôt cherché à trouver une solution avec nous, plutôt que d'arriver dans le bureau du Conseil communal en demandant ce que l'on pouvait faire pour eux. La Société de cavalerie s'est aussi demandé ce qu'elle pouvait faire elle-même. C'est d'ailleurs elle qui a finalement trouvé la solution, après plusieurs recherches et des contacts avec d'autres propriétaires d'autres manèges, qui a permis de sortir ce rapport de l'impasse.

Dès lors, la solution proposée, qui implique une subvention unique de CHF 100'000.-, remboursable si le bien devait être vendu dans les années qui viennent et un prêt sans intérêt de CHF 150'000.-, apparaît, aux yeux du Conseil communal, tout à fait raisonnable. L'ensemble de ces deux dépenses, en tenant compte des amortissements et des intérêts calculés sur la moitié du capital, représente une somme totale de CHF 161'000.-, c'est-à-dire presque la moitié moins que les CHF 310'000.- que coûterait la réhabilitation du Paddock du Jura.

Cette solution est correcte, par rapport aux engagements pris vis-à-vis de la Société de cavalerie et est deux fois moins coûteuse qu'une réhabilitation du Paddock du Jura.

Je ne reviendrai pas, dans le détail, sur l'ensemble des suggestions faites. Je les ai entendues et j'en ai pris note. Je ne m'attacherai pas à répondre à une idée particulière.

Le Conseil communal estime que ce site doit être équipé et construit et qu'ensuite, il doit vivre. Comme tout site, il y aura des cycles de vie, avec parfois des améliorations. Par exemple, à certains endroits, l'espace réservé aux toilettes pour chiens est extrêmement conséquent. Peut-être que, dans un développement futur du site, en tenant compte de l'utilisation des habitants du quartier, respectivement des idées que vous avez pu émettre ce soir, nous pourrions peut-être, à l'avenir, développer quelque chose de différent.

Sur le soutien à la Société de cavalerie, respectivement l'amendement des Verts, j'espère vous avoir convaincus, par la démonstration en préambule, que ce soutien est raisonnable.

Vous évoquez l'éventuel futur agrandissement. Je vous concède le français approximatif ou peu habile de la tournure de cette phrase. Actuellement, ce carré de sable est démonté. Mais, sur le Paddock du Jura, ce carré de sable avait une dimension de 20m sur 60m. La norme admise, notamment pour l'organisation de concours est d'un carré de sable de minimum 40m sur 60m. Le Paddock du Cerisier, aujourd'hui, possède un carré de sable (qui n'est finalement pas un carré, mais un rectangle) de 30m sur 70m. Le projet d'un éventuel agrandissement de ce rectangle au Paddock du Cerisier serait de l'élargir de 10m pour arriver à une surface de 40m sur 70m. Mais, c'est un projet qui sera de la responsabilité de la Société de cavalerie, dans le développement de ses activités.

Pour les toilettes pour chiens, nous verrons au moment de la réalisation concrète si l'on garde le dispositif de la même manière.

Il n'y a pas de WC accessibles sur le site. Je prends note de la suggestion pour voir si c'est possible sur le site des abattoirs, mais cela me semble relativement compliqué.

La parcelle n'est absolument pas alimentée en eau. Pour des raisons budgétaires, cela a été abandonné lors de l'examen du projet.

Mme Gazareth, je vous confirme ce qui est écrit dans le rapport sur la convention et le contrat de prêt qui prévoient une cédula hypothécaire et un remboursement en cas de vente du terrain. Ce cas ne posait aucun problème à la Société de cavalerie.

Concernant la consultation de la population, ce projet est arrivé un peu au mauvais moment, dans un moment charnière. Il arrivait à bout touchant, après trois ans de réflexion et de travail en collaboration avec la Société de cavalerie, au moment où le Service de la jeunesse a commencé de déployer ses activités de quartier dans ce coin de la Ville, à travers les-

quelles on peut commencer de mettre en place des démarches participatives. Nous ne pouvions pas retarder le projet d'une année encore pour faire une consultation. Dans le cadre de ces rencontres de quartier, le projet a été expliqué à la population, mais ce n'est pas une vraie démarche participative, dans le sens où la population n'a pas pu faire évoluer le projet.

Nous évaluerons les possibilités concrètes de collaboration avec des programmes d'insertion, dans ce type de projets.

Concernant le passage pour piétons en face du petit chalet, mon collègue Pierre-André Monnard me disait que c'était envisageable. Il faut ensuite étudier la lumière, de nuit. Nous étudierons la proposition.

Il n'y a pas de règles absolues, dans la pratique du Conseil communal concernant le prêt sans intérêt. C'est pesé sur chaque projet. Le Conseil communal avait à cœur de rendre la totalité du projet réaliste, c'est-à-dire le déménagement de la Société de cavalerie et l'installation de la place de jeux. Pour le Conseil communal, l'octroi d'un prêt sans intérêt faisait partie de ces conditions pour rendre le projet réaliste pour tout le monde.

L'espace d'accueil, marqué en grisé sur le plan, c'est le petit chalet, qui était un lieu de stockage, utilisé par la Société de cavalerie lors de manifestations. Aujourd'hui, ce lieu est régulièrement utilisé par le Service de la jeunesse pour des animations de quartier. Si ce projet obtient votre assentiment, le Service de la jeunesse sera d'autant plus intéressé à travailler sur ce site.

Le Conseil communal ne croit vraiment pas qu'il s'agisse de concurrence avec les manèges privés. A sa connaissance, dans les manèges privés, il y a plutôt des listes d'attente que l'inverse. Cela ne semble vraiment pas être un problème pour le Conseil communal.

Nous aurions pu faire figurer la délimitation de la parcelle sur le plan que vous avez reçu. Va être détachée de ces parcelles, une parcelle qui fait le périmètre de l'installation, avec une bande de terrain un peu plus large que le carré de sable actuel, qui pourrait permettre un agrandissement futur. Cette parcelle sera détachée du reste pour être vendue à la Société de cavalerie.

J'ai eu le plaisir d'emmener plusieurs fois mes enfants au parc Fantaisie. C'est un endroit que j'apprécie beaucoup. Nous prenons en compte vos suggestions dans le développement et la réalisation du site et verrons dans quelle mesure nous pouvons jouer avec les mouvements de terrains.

Pourquoi ne pas ouvrir une réflexion sur les places de jeux couvertes ou semi-couvertes ? Nous retombons sur la problématique que j'évoquais en préambule : faire entrer un projet dans un budget déterminé. Un couvert, même si l'on sait qu'il peut avoir du sens dans une ville comme La Chaux-de-Fonds, représenterait un élément important au niveau budgétaire.

Le terrain de foot n'est pas du tout aux normes, au sens de l'association de football. C'est un type de terrain comme à l'Abeille, à la rue du Nord, c'est-à-dire une surface engazonnée et entretenue, sur laquelle on pose deux buts.

La piste finlandaise remplace effectivement la piste de Pouillerel qui a été désaffectée par le Service des sports, il y a deux ou trois ans. Au moment de la désaffectation de cette piste, le Service des sports cherchait à quel endroit créer une nouvelle piste finlandaise. Il avait été évoqué aussi, par exemple, la coulée verte dans la Green Watch Valley, sur la zone du Crêt-du-Loche. Cette piste finlandaise trouve vraiment sa place dans cet endroit.

La commission d'urbanisme n'a pas été consultée. Mais, dans le groupe de travail, nous avons travaillé avec le SUE, représenté par l'urbaniste communal, M. Carrard. Je ne peux pas vous dire autre chose à ce sujet. Nous avons considéré que le chef de l'urbanisme était tout à fait compétent pour donner un éclairage sur les aspects que vous soulevez, notamment en matière d'urbanisme d'intégration.

Effectivement, il n'y a pas eu d'études paysagères spécifiques sur la création de cette place, comme d'ailleurs, à ma connaissance, il n'y en a jamais eu en ville sur la création d'un espace de ce type. C'est peut-être une lacune ou un défaut, je peux l'entendre et nous pourrions peut-être y être attentifs à l'avenir.

L'entretien du site, à futur, sera partagé entre le Service des sports et le Service des espaces verts.

Concernant le parking, le long de la route, lors de manifestations, je laisserai M. Monnard répondre.

Je crois avoir fait le tour de vos questions. Nous reviendrons peut-être encore tout à l'heure sur les amendements et, après le vote du rapport, sur le postulat. Je vous remercie.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et cultes) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Concernant les passages pour piétons, mon collègue a répondu. Il n'y a aucun problème pour en mettre. La seule difficulté sera de s'assurer que l'endroit soit conforme aux règles en vigueur, notamment au niveau de la luminosité.

Quant à la présence de véhicules, nous devons évidemment revoir la configuration car le problème, c'est la sécurité. Visiblement, nous enverrons les automobilistes ailleurs que sur la place de jeux des enfants. Il est trop tôt, à ce stade, pour dire à quel endroit. Pour Modhac et les repas de gala (si cela perdure à cet endroit pour les repas de gala), en général les places sont réservées sur les places d'entreprises durant les week-ends. C'est pour le mercredi que nous devons trouver une solution différente. Mais, la sécurité fait partie de notre quotidien.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au cours des discussions, deux petites questions me sont venues. Étant donné les libéralités que la Ville octroierait à la Société de cavalerie, libéralités que le Conseil communal estime raisonnables, est-il prévu, en cas de dissolution de la Société de cavalerie, un statut particulier ou de demander à la société d'inclure, dans ses statuts une clause particulière qui permettrait à la Ville de récupérer ce fonds ? Peut-être pas un droit de réméré, puisque ce n'est pas la Ville qui vend le terrain.

Concernant le bien-fonds 15'317, nous prenons note que le Conseil communal prévoit de détacher une parcelle (celle qui contient le manège et le carré de sable). Or, dans le rapport, à la page 4, il est marqué que l'acquisition de ce manège ne nécessitera pas de nouveaux zonages. Y aura-t-il un nouveau zonage ou non ?

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Concernant la première question, à ma connaissance, les statuts de la Société de cavalerie ne prévoient pas le type de dispositif que vous décrivez.

Cela dit, il y d'une part un contrat de prêt sur les CHF 150'000.-, assorti d'une cédula hypothécaire qui donne à la Ville un droit sur le bien immobilier et d'autre part, une convention qui prévoit, en cas de vente du bien, un remboursement, éventuellement partiel de la subvention. Pour la question que vous posez, je ne peux rien vous dire d'autre que c'est un point que je pourrai aborder avec la Société de cavalerie. Au-delà des pures questions financières, c'est une question intéressante car l'éventuel agrandissement aura été rendu possible, d'une part par les fonds publics, d'autre part, par un soutien du fonds des sports (Loterie romande) et une partie de fonds propres avec le prêt d'une banque. Qu'advierait-il de cette installation, en cas de dissolution de l'association ? C'est une bonne question et je m'engage à en discuter avec les représentants de la Société de cavalerie.

Concernant le bien-fonds, ce n'est pas le Conseil communal qui prévoit de détacher cette parcelle. C'est une affaire entre le vendeur et l'acquéreur, en l'occurrence la Société de cavalerie. Concernant la question du nouveau zonage, nous avons découvert, au moment où la Société de cavalerie s'est intéressée à ce bien, que le Paddock avait été construit dans une zone qui n'est pas une zone d'activités équestres, mais une zone agricole. Évidemment, nous nous sommes concertés à plusieurs reprises avec l'Etat, sur l'évolution de ce dossier. La réponse de l'Etat était la suivante : *"Si vous achetez un bien avec ce carré de sable, l'acquéreur bénéficie d'un droit acquis"*. C'est la raison pour laquelle cela ne nécessite pas, dans l'immédiat, un nouveau zonage. Si la Société de cavalerie souhaitait vraiment agrandir le carré de sable, la question d'un nouveau zonage devrait

se poser. C'est pourquoi la phrase est un peu alambiquée. Elle n'exclut pas complètement le fait que, dans 6 mois, une année ou deux ans, votre Conseil pourrait être saisi d'une demande de dézonage.

De toute façon, dans ce genre de domaines, sur la zone agricole, l'autorité qui décide, c'est l'autorité cantonale.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je m'étonne, M. Veya, que vous nous disiez qu'il n'y a pas d'alimentation en eau. Comment faisait la société lors de compétitions ? Utilisait-elle un tuyau tiré d'une hydrante ?

Dans le rapport, à la page 2, il est fait mention de la dimension du carré de sable de 20m sur 40m. Est-ce une erreur ? A la page 3, il apparaît 20m sur 60m.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Effectivement, il me semble que pour amener l'eau sur le site, il s'agissait un peu de bricolage. Il n'y a pas d'arrivée d'eau.

Dans le rapport, je suis sûr que les chiffres sont justes. Par contre, lorsque j'ai préparé la séance de ce soir, j'ai rapidement repris les éléments. J'ai pu faire une erreur dans les chiffres que je vous ai donnés. Fiez-vous aux chiffres figurant dans le rapport.

L'entrée en matière n'est pas combattue.

Amendements (voir texte au début du présent procès-verbal)

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je propose de refuser cet amendement. Notre Commune doit souvent négocier des situations. En 1986, il a fallu négocier une situation et un engagement a été pris. Si nous ne tenons pas nos engagements, cela rendra les négociations ultérieures très difficiles. Certaines collectivités ne tiennent pas leurs engagements et, à mon avis, ce n'est pas bien !

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est une mesure qui permet à la Ville de ne pas perdre plus d'argent qu'elle n'en perd déjà. Le taux de prêt est préférentiel et c'est une manière d'équilibrer la balance.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre proposition est de diminuer la subvention de moitié.

Pour ne pas préteriter l'achat du manège du Cerisier par la Société de cavalerie, il s'agit de supprimer, du prix total du projet, le futur éventuel carré de sable (CHF 35'000.-) et d'augmenter le prêt sans intérêt de CHF 150'000.- à CHF 165'000.-.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal a la conviction qu'il a trouvé un accord raisonnable et équilibré entre les intérêts de la Ville et ceux de la Société de cavalerie.

Concernant le prêt sans intérêt, le taux ordinaire, aujourd'hui, est de 1.4%. Le taux moyen d'intérêts de la Ville est de 2.9%, soit plus élevé que le taux moyen du marché.

Personne ne l'a relevé : Certes, nous n'avons pas beaucoup entretenu le Paddock du Jura, ces dernières années, mais nous avons quand même un entretien sur ce terrain. Le fait que la Société de cavalerie achète ses installations propres, elle prend la responsabilité de leur entretien. Celui-ci ne sera plus à charge de la Ville. Nous parlons de quelques milliers de francs, mais pour le prêt sans intérêts, nous parlons aussi de quelques milliers de francs par année (CHF 2'171.-). La Ville avait pris l'engagement d'entretenir ces installations et chaque année, du personnel allait sur place pour tondre le gazon, réparer les barrières et faire quelques travaux d'entretien.

Je comprends tout à fait l'esprit et la philosophie de la proposition des Verts, qui vise à ne pas rendre le projet impossible. Mais, je vous appelle, au nom du Conseil communal à refuser ces deux amendements.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR ne soutiendra pas ces 2 amendements. Il a été convaincu par les explications du Conseil communal. Finalement, dans cette affaire, nous faisons une économie, puisque nous aurions dû dépenser CHF 300'000.-. Si nous devons dépenser CHF 165'000.-, à la satisfaction des personnes qui reprennent ce manège, on ne peut que suivre le Conseil communal.

Mme Silvia Locatelli-Caruncho, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. A notre sens, nous estimons que les arguments du Conseil communal sont sans appel et parfaitement convaincants. Nous refuserons les amendements déposés. Je vous remercie.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC retirera son amendement, convaincu, lui aussi, par les explications du Conseil communal.

Effectivement, la Ville a entretenu, pendant des années, le Paddock. Mais, ce n'est pas parce que la Société de cavalerie ne sera plus qu'elle n'entretiendra plus le Paddock. Il n'y a pas d'économies.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal sollicite une suspension de séance car il n'a pas eu l'occasion de discuter du postulat du PS, déposé ce soir.

PAUSE

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous n'avons pas déposé cet amendement sans y avoir longuement réfléchi auparavant. Les arguments du Conseil communal ne nous ont pas vraiment convaincus. Nous irons donc jusqu'au bout du processus.

Notre amendement n'empêchera pas l'achat, par la Société de cavalerie, du manège des Cerisiers, puisque les chiffres, en soustraction du projet du futur éventuel carré de sable, restent les mêmes, au total.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC votera contre l'amendement des Verts et aimerais suggérer au Conseil communal que, à l'avenir, les prêts sans intérêts ne correspondent pas à une opération au coup par coup, "*à la tête du client*", mais qu'il y ait une certaine procédure. Merci.

L'amendement est refusé par 22 voix contre 6.

L'arrêté est accepté par 32 voix sans opposition.

Postulat du parti socialiste

(voir texte au début du présent procès-verbal)

Pierre-Alain Borel, Président : Je vous rappelle que le postulat est traité de la même manière qu'une motion : développement par la personne qui a déposé le postulat, réponse du Conseil communal. Si le Conseil communal l'accepte, je demande s'il y a des oppositions. S'il n'y en a pas, la motion est acceptée. Dans le cas contraire, ce sont les règles du débat long qui s'appliquent.

Mme Silvia Locatelli-Caruncho, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur le contenu de ce postulat, dans le développement lié au rapport.

En réalité, il y a deux objets. Tout d'abord, il paraît important de se pencher sur la possibilité de la couverture, même partielle, de la place de jeux. Il s'agirait d'une démarche inédite pour notre ville, mais tout à fait justifiée. Elle existe d'ailleurs dans d'autres communes plus au sud. Une couverture permet aux parents accompagnant des enfants, notamment en bas âge, de rester à l'abri et d'éviter qu'ils ne soient effrayés par les éventuels aléas météorologiques. A 1000m d'altitude, c'est à prendre en compte.

Pour l'aspect paysager, le développement a été passablement étayé tout à l'heure. Pour de tels espaces, il paraît indispensable de prendre le temps d'une réflexion approfondie concernant les aménagements paysagers, réflexion qui, à notre sens, n'a été menée que très partiellement. Je vous remercie.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, santé, sports et intégration) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal tient à dire que nous serons peut-être un peu inventifs, ce soir. Le postulat étant une demande d'étude, on nous demande d'étudier un rapport que le Conseil général vient d'accepter. Mais, le Conseil communal est convaincu qu'il n'a jamais la science infuse et la vérité révélée. Il peut se tromper, tout comme les services. Certains éléments n'ont peut-être pas forcément été pris en considération. Le Conseil communal est prêt à accepter le postulat présenté par le Parti socialiste, sous réserve d'un amendement libellé de la manière suivante : *"Préalablement à la mise en œuvre de la seconde phase du projet du site du Paddock, le Conseil communal est prié..."*.

Pour la réalisation de ces travaux, un calendrier doit être respecté. Nous avons pris des engagements vis-à-vis de la Société de cavalerie, du promoteur et de la copropriété. Nous avons signé une convention avec le promoteur pour lui garantir qu'il pouvait déménager la place de jeux, aujourd'hui dans la copropriété, sur le site du Paddock, ce printemps. Cela fait 3 ans que nous sommes rappelés à l'ordre par le promoteur pour que cette réalisation puisse avoir lieu.

Pourquoi la seconde phase ? Si vous reprenez attentivement le rapport, il est écrit que les travaux, notamment pour des questions de respect des budgets d'investissements, se dérouleront en 2 phases. Je vous montre sur le plan (ce qui ne sera pas évident pour le procès-verbal !) : la première phase des travaux consiste à réaliser l'espace central et le terrassement de deux chemins d'accès qui permettent d'amener sur l'anneau extérieur. Toute la partie la plus végétale (tout le reste) serait concernée par la piste finlandaise en 2^e étape en 2013. Nous pouvons, à la fois, tenir les objectifs fixés pour la réalisation de cette place, prendre en compte les préoccupations exprimées, durant l'intervalle qui nous sépare de la seconde phase.

C'est pourquoi, même si cette démarche est relativement novatrice, le Conseil communal entre en matière.

Il s'agit d'une demande d'étude. Il est évident que ce n'est pas avec le budget de CHF 400'000.– à disposition que nous pourrions potentiellement couvrir une partie de la place ou un ensemble paysager important. Le cas échéant, le Conseil communal, pour ces réalisations, devrait revenir avec une demande de crédit complémentaire.

Mme Silvia Locatelli-Caruncho, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le but de ce postulat étant d'amener des améliorations au projet, et non pas de l'entraver ou de le retarder, le groupe socialiste accepte les amendements du Conseil communal.

L'amendement du Conseil communal est accepté par 32 voix sans opposition.

Le postulat amendé est accepté par 27 voix contre 4.

Rapport du Conseil communal relatif à la régionalisation de l'Ecole obligatoire de la Chaux-de-Fonds (EOCF)

(du 8 février 2012)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Contexte législatif cantonal

Suite à la décision du peuple neuchâtelois d'adhérer à l'accord intercantonal sur l'harmonisation de la scolarité obligatoire (concordat HarmoS), le Canton de Neuchâtel a entrepris des réformes fondamentales dans l'organisation de son système scolaire. Ces changements ont été acceptés par le Grand Conseil le 15 janvier 2011 par la promulgation de la "Loi portant adoption des nouvelles structures de la scolarité obligatoire et adaptation cantonale à cette réforme ainsi qu'à la terminologie HarmoS" qui a modifié les trois bases légales suivantes:

- la Loi sur l'organisation scolaire (LOS) du 28 mars 1984
- la Loi sur les communes (LCo) du 21 décembre 1964
- la Loi concernant les autorités scolaires (LAS) du 18 octobre 1983

Régionalisation de l'école obligatoire

La question de la répartition des tâches entre Etat et Communes a fait l'objet de nombreuses réflexions entre le Conseil d'Etat et l'Association des communes neuchâteloises (ACN). Les différents partenaires sont arrivés à la conclusion qu'une cantonalisation de l'enseignement obligatoire n'était pas souhaitable et que l'Etat et les Communes pouvaient garder leurs compétences actuelles en la matière. Toutefois, les exigences du concordat HarmoS ont rendu indispensable une collaboration intercommunale accrue. En effet, un des piliers de l'harmonisation de l'enseignement obligatoire est la gestion de l'école obligatoire dans sa verticalité, ce qui implique un regroupement des écoles des trois cycles (11 années) sous une même direction avec à sa tête un organe politique commun.

La nouvelle législation cantonale oblige donc les Communes à se regrouper en cercles scolaires subdivisés, le cas échéant, en centres scolaires régionaux (voir l'annexe 1) au plus tard pour la rentrée d'août 2012.

Néanmoins, le Canton laisse la faculté aux Communes de fixer les limites des cercles scolaires, ainsi que les modalités d'organisation, dans le cadre du droit cantonal.

Enfin, il faut préciser que la gestion de l'école sur un plan régional ne signifie pas une perte de proximité dans la mesure où les collèges continueront à exister dans les différents villages comme actuellement.

Historique des changements structurels de l'EOCF

Réorganisation administrative

Le processus d'adaptation des structures scolaires aux futurs enjeux de l'enseignement obligatoire a démarré à La Chaux-de-Fonds en 2005, bien avant que les contours précis des réformes nationale et cantonale n'aient été arrêtés, avec l'engagement d'un directeur administratif qui a eu pour mission de mettre en place une unité administrative unique pour l'ensemble des écoles de la Ville.

Cette première réforme des structures poursuivait les objectifs suivants :

- favoriser le processus d'intégration des écoles de la Ville ;
- décharger les directions pédagogiques de certaines tâches administratives ;
- harmoniser et rationaliser les processus de travail administratif.

La responsabilité de plusieurs dossiers a été transférée, entièrement ou partiellement, des directions pédagogiques à l'unité administrative. On peut citer, à titre d'exemple, la gestion budgétaire et financière, la gestion des ressources humaines, la logistique, l'organisation des transports scolaires ou la conduite des projets informatiques.

La rationalisation de l'activité administrative a été conduite de manière à préserver le niveau quantitatif et qualitatif de l'ensemble des prestations fournies et les principaux résultats obtenus concernent notamment :

- le regroupement de certaines activités qui étaient auparavant séparées et la définition de nouvelles procédures, comme la gestion des commandes et la distribution du matériel scolaire, la gestion administrative de l'ensemble du personnel enseignant ou l'unification de la gestion comptable et financière ;
- la redéfinition de certains processus de travail, comme la gestion des remplacements d'urgence des enseignants, la gestion des paiements internes ou la planification et le suivi des projets relatifs aux bâtiments scolaires ;
- la réforme générale du système de gestion et de transmission des informations et des circulaires aux enseignants par le biais de l'informatique ;

- le développement d'outils informatiques adaptés aux besoins, permettant d'accomplir certaines tâches de manière plus rapide et plus précise, comme la planification des activités des classes, les attributions des maîtres, les prévisions d'effectifs, les commandes de matériel par les enseignants, la gestion documentaire, la communication avec le corps enseignant, etc.

Cette réorganisation complète de l'administration des écoles a facilité la réforme sur les structures de direction pédagogique connue sous le nom de "projet Direction 09".

Projet Direction 09

Le 19 mai 2009, votre Conseil approuvait le rapport relatif à la réorganisation des écoles communales de la ville de La Chaux-de-Fonds (projet Direction 09) et à la création d'un Conseil d'établissement scolaire et adoptait les nouveaux règlements de l'Ecole de La Chaux-de-Fonds et du Conseil d'établissement scolaire.

Une nouvelle structure de direction verticale et découplée a été mise en place, le but étant de permettre aux différents partenaires éducatifs de s'identifier à une école et non à un degré d'enseignement. La Ville a ainsi été découpée en trois secteurs géographiques, correspondant à la notion de centres scolaires régionaux définis par la nouvelle législation cantonale. Chaque secteur dispose d'une équipe de direction formée d'un directeur de secteur et de trois adjoints, un par cycle, en cohérence avec les travaux menés au niveau suisse (HarmoS), romand (Convention scolaire romande) et neuchâtelois.

Cette nouvelle structure de direction permet un meilleur pilotage de l'école, une meilleure prise en charge des élèves en général et des élèves en difficulté en particulier, le développement d'un sentiment d'appartenance, une meilleure proximité des cadres de direction, une collaboration accrue entre enseignants des différents cycles et la mise en place progressive de projets d'établissements visant à améliorer le climat scolaire.

En parallèle, les équipes de soutien socio-éducatif se sont elles-mêmes réorganisées dans le but d'assurer un meilleur suivi des élèves en difficulté tout au long de leur scolarité obligatoire.

Dans le même mouvement, la Ville s'est adaptée à la nouvelle législation cantonale qui a supprimé la Commission scolaire en la remplaçant par le Conseil d'établissement scolaire avec pouvoir consultatif. Dès lors, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds assume les compétences de l'ancienne Commission scolaire, notamment en matière budgétaire et d'engagement du personnel enseignant.

Intégration de l'école secondaire des Ponts-de-Martel

Le premier pas vers la régionalisation de l'Ecole obligatoire (EO) s'est réalisé à la rentrée d'août 2010, avec l'intégration de l'école secondaire des Ponts-de-Martel à notre organisation. Cette mesure a été prise par les autorités communales concernées dans le but de maintenir les classes des sections moderne et préprofessionnelle sur place pour les élèves domiciliés aux Ponts-de-Martel, à La Sagne et à Brot-Plamboz. Elle s'est concrétisée par la dissolution du syndicat intercommunal (ESIP) et par la signature d'une convention entre les quatre communes partenaires qui court jusqu'à la fin de l'année scolaire 2011-12.

Sur la base de cette convention, la Ville de La Chaux-de-Fonds:

- assure l'organisation des classes et le bon fonctionnement de l'école;
- assume tous les frais liés à l'enseignement;
- fait bénéficier les élèves des mêmes prestations dont bénéficient les élèves de La Chaux-de-Fonds;
- gère le personnel enseignant et de direction de l'école.

En contrepartie, les Communes des Ponts-de-Martel, de La Sagne et de Brot-Plamboz versent à la Ville une contribution annuelle aux dépenses scolaires correspondant au prix coûtant par élève de l'enseignement secondaire de La Chaux-de-Fonds, après déduction de toutes recettes et subventions, multiplié par le nombre d'élèves domiciliés dans chaque commune.

Au niveau organisationnel, le collège des Ponts-de-Martel a été rattaché au secteur Sud, mais il jouit d'une relative autonomie dans son organisation interne et dans la gestion des différentes activités scolaires et parascolaires.

Cette nouvelle forme d'organisation a constitué, à n'en point douter, un pas important vers la constitution du futur cercle scolaire régional.

Convention relative à la gestion des écoles

Modalités de collaboration intercommunale

Au départ, deux variantes concernant les structures juridiques à mettre en place, ainsi que les modalités de collaboration intercommunale et de gestion du futur cercle scolaire, ont été examinées et discutées : le syndicat intercommunal et le mandat de prestations (convention). Les avantages et les inconvénients de chacune de ces deux solutions sont résumés ci-après.

Variante 1 - Syndicat intercommunal**Avantages:**

- égalité des représentants des Communes membres dans l'exécutif;
- pouvoir décisionnel important des représentants de chaque Commune membre;
- un syndicat intercommunal est en principe utilisé pour gérer un objet ou un investissement trop important pour une seule commune; cela sous-entend un certain équilibre au niveau de la taille des Communes membres;
- stabilité, permanence;
- autonomie, plus grande marge de manœuvre opérationnelle.

Inconvénients:

- disparité de taille : les élèves de La Chaux-de-Fonds représentent le 93% de la future organisation;
- nouvelles structures à mettre en place, réglementations à adopter, processus long et complexe, création d'une institution de plus;
- suivi et contrôle plus compliqué par les collectivités;
- les organes du syndicat ne sont pas désignés par les électeurs (légitimité démocratique), risque que le syndicat "tourne tout seul";
- dédoublement de structures déjà existantes à La Chaux-de-Fonds, notamment pour:
 - la tenue d'une comptabilité
 - la gestion des salaires
 - le budget et le bouclage des comptes
 - la gestion de la trésorerie et des dettes
 - les organes de contrôle;
- augmentation des coûts administratifs;
- gestion financière et flux financiers complexes.

Variante 2 - Mandat de prestations**Avantages:**

- la Ville de La Chaux-de-Fonds est en mesure de gérer la future organisation sans grande modification de ses structures actuelles;
- pas d'augmentation des structures, maintien des synergies actuelles avec des coûts de fonctionnement plus faibles qu'avec la forme du syndicat;
- souplesse, simplicité (convention);
- réversibilité, possibilité éventuelle de sortie pour les Communes participantes, par simple résiliation de la convention.

Inconvénients:

- aménagements à trouver pour assurer la représentation des Communes partenaires et garantir que la Ville de La Chaux-de-Fonds ne décidera pas tout toute seule.

Finalement, les Conseils communaux de la Ville de La Chaux-de-Fonds et des Communes partenaires ont opté unanimement pour la variante la plus adéquate dans ce cas de figure, à savoir le mandat de prestations par convention (voir l'annexe 2).

Les Communes partenaires ont exprimé leur avis favorable à la mise en place d'une structure aussi légère que possible, à la condition qu'elles puissent conserver un pouvoir de décision à chaque fois que des enjeux importants se présentent localement. Un des enjeux principaux a trait au maintien des écoles dans les villages dans le cadre des critères prévus par la réglementation cantonale. Un autre objectif pour les Communes partenaires est de pouvoir conserver certaines spécificités (par exemple jours de congé spéciaux, organisation des camps scolaires, cortège des promotions, etc.).

Collèges concernés

Trois collèges situés sur le territoire des communes partenaires feront partie, à la rentrée 2012, du cercle scolaire de La Chaux-de-Fonds:

- le collège des Ponts-de-Martel (années 1 à 11)
- le collège de La Sagne (années 1 à 7)
- le collège des Planchettes (années 1 à 4)

Les deux premiers seront rattachés au secteur Sud et le troisième au secteur Nord.

Les effectifs d'élèves de ces collèges pour l'année scolaire en cours (2011-12) sont les suivants:

Collèges / Années	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
Les Ponts-de-Martel	10	18	17	24	26	15	15	42	21	30	17	235
La Sagne	5	12	16	13	8	14	5					73
Les Planchettes	4	2	5									11
Total	19	32	38	37	34	29	20	42	21	30	17	319

Prise en charge des coûts liés à l'enseignement

Bâtiments scolaires: les Communes partenaires restent propriétaires des bâtiments qu'elles affectent à l'école obligatoire et se chargent de leur entretien. Elles facturent une location à la Ville de La Chaux-de-Fonds qui comprend également toutes les charges d'entretien.

Conciergeries: les concierges demeurent employés communaux; les Communes partenaires facturent leurs services à la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Transports scolaires: chaque commune organise et prend à sa charge les transports des élèves qui y sont domiciliés.

Statut du personnel: le statut du personnel enseignant relève du droit cantonal. Néanmoins, l'employeur est la Commune ou le syndicat intercommunal. Ce régime ne change pas avec la nouvelle législation scolaire. Les statuts des enseignants/es en place dans les écoles des Communes partenaires seront repris en l'état par la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Modifications réglementaires

Règlement de l'école de La Chaux-de-Fonds du 19 mai 2009

Le Règlement de l'école de La Chaux-de-Fonds du 19 mai 2009 doit être modifié pour pouvoir tenir compte des nouveaux éléments induits par la régionalisation de l'école:

- la création du nouveau cercle scolaire de La Chaux-de-Fonds découpé en trois secteurs correspondant aux centres scolaires régionaux selon la nouvelle terminologie cantonale;
- le répartition des 11 années de l'EO en trois cycles;
- la signature d'une convention portant sur la gestion des écoles des communes partenaires.

Règlement du Conseil d'établissement scolaire du 19 mai 2009

Le Règlement du Conseil d'établissement scolaire du 19 mai 2009 doit lui aussi être adapté à la régionalisation de l'école pour ce qui concerne les membres du Conseil. En plus des neuf membres élus par le Conseil général de La Chaux-de-Fonds, les Communes partenaires sont dorénavant représentées au sein du CES par un membre chacune.

La comparaison entre les dispositions actuelles et les modifications proposées dans ces deux règlements sont présentées à l'annexe 3.

Respect des lignes prioritaires fixées dans le programme de législature

La régionalisation de l'école obligatoire de La Chaux-de-Fonds découle de la nouvelle législation cantonale en matière d'organisation scolaire. Cet assouplissement nécessaire des frontières est vécu positivement et met en évidence des caractéristiques communes partagées de part et d'autre.

Conséquences sur les finances

Même si la régionalisation appellera le cercle scolaire à renforcer certains services (Services socio-éducatifs, préparateurs, direction), cela n'aura pas de conséquences sur les finances de la Ville, dans la mesure où les charges supplémentaires dues à la gestion des écoles des Communes partenaires sont entièrement compensées par les écolages facturés chaque année à ces communes.

Dans le budget 2012 de la Ville, au centre financier 430 Ecole obligatoire, sont prévus les montants en charges et en revenus correspondant à la gestion des écoles des Communes partenaires.

- Années 1 à 7: les écoles des Ponts-de-Martel, de la Sagne et des Planchettes (uniquement années 1 à 4) pour les 4.5 derniers mois de l'année civile (CHF 464'000.-).
- Années 8 à 11: l'école des Ponts-de-Martel pour toute l'année civile (CHF 941'800.-).

Conséquences sur les ressources humaines

La gestion du personnel enseignant et de direction des écoles des communes partenaires est dorénavant assumée par la Ville de la Chaux-de-Fonds. Ce personnel est soumis à la réglementation cantonale et ne subit donc aucune modification de statut ou de conditions d'engagement du fait du changement d'employeur.

Collaboration intercommunale

La régionalisation de l'école obligatoire, par l'intégration des communes voisines à l'organisation chaux-de-fonnière et la création d'un nouveau cercle scolaire, permettra une bonne efficacité dans la gestion des ressources humaines et des effectifs scolaires et une utilisation rationnelle des moyens financiers. Il s'agit donc d'une réforme organisationnelle importante qui va dans le sens d'une collaboration intercommunale accrue et ce modèle de partenariat est apprécié de l'ensemble des Communes signataires.

Éléments relatifs au développement durable

g) Aspect environnemental

Les changements par rapport à la situation actuelle n'auront à priori aucun impact sur le territoire. En effet, la régionalisation de l'école obligatoire n'entraînera pas de concentration d'élèves par rapport à la localisation actuelle des sites d'enseignement. Les flux d'élèves entre domicile et école ne subiront donc pas de modification et devraient éviter des déplacements inutiles.

h) Aspect social

Les enseignantes et enseignants des communes voisines pourront bénéficier du réseau de relations et de contacts professionnels et extra-professionnels de la Ville, notamment d'un service socio-éducatif renforcé dans ce but, et tous les élèves d'un même cercle bénéficieront des mêmes prestations.

i) Aspect économique

La réforme organisationnelle de l'école obligatoire fait partie intégrante de la réorganisation des collectivités publiques du canton de Neuchâtel. Dans cette perspective, cette réforme doit être vue comme un projet pilote qui va dans le sens d'une bonne collaboration entre Etat et communes, puisque les tâches de chacun sont clairement définies et peuvent être exercées dans un partenariat durable et stable.

Préavis du Conseil d'établissement scolaire

La Conseil d'établissements scolaire, lors de sa séance du 1^{er} février 2012, a donné un préavis favorable au contenu du présent rapport et l'a accepté à l'unanimité des membres présents.

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:

Pierre-André Monnard

Le chancelier:

Thibault Castioni

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

Vu le rapport du Conseil communal du 8 février 2012

arrête :

Article premier Le Conseil communal est autorisé à signer la Convention relative à la gestion des écoles de la Vallée de la Sagne et des Planchettes.

Article 2 Le règlement de l'école de La Chaux-de-Fonds du 19 mai 2009 est modifié comme suit:

TITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

Art. premier

¹L'école de La Chaux-de-Fonds dispense l'enseignement obligatoire aux élèves domiciliés dans son cercle scolaire.

²La gestion des écoles situées hors du territoire de la commune de La Chaux-de-Fonds est réglée par convention avec les communes concernées. (nouveau)

³Les dispositions du présent règlement sont applicables aux onze années de la scolarité obligatoire, sauf exception prévue par celui-ci.

TITRE II – DEFINITIONS

Art. 2

On entend par:

a) cercle scolaire de La Chaux-de-Fonds: territoire de la commune de La Chaux-de-Fonds et des communes lui ayant délégué la gestion de l'école obligatoire; (nouveau)

b) secteur: portion de cercle scolaire correspondant à la notion de centre scolaire régional défini dans la LOS, Loi sur l'Organisation Scolaire;

c) cycle 1: les quatre premières années de l'école obligatoire;

d) cycle 2: les années cinq à huit de l'école obligatoire;

e) cycle 3: les années neuf à onze de l'école obligatoire;

f) site scolaire: local ou ensemble de locaux servant à l'enseignement. (inchangé)

TITRE III – STRUCTURE ET ORGANISATION

CHAPITRE I – STRUCTURE

Art. 3 - Secteurs

¹Le territoire du cercle scolaire de La Chaux-de-Fonds est découpé en trois secteurs: Nord, Ouest et Sud.

(...)

Art. 5 - Sites scolaires

Chaque secteur comprend des sites scolaires pour les trois cycles de la scolarité obligatoire.

Article 3 Le règlement du Conseil d'établissement scolaire du 19 mai 2009 est modifié comme suit:

Section 2: Les autres membres

Art. 3bis - Communes partenaires (nouveau)

Les Communes ayant délégué à la Ville de La Chaux-de-Fonds la gestion de leurs écoles sont représentées au CES chacune par un membre.

Article 4 Le Conseil communal est chargé de l'exécution à l'issue du délai référendaire.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

Pierre-Alain Borel

La secrétaire

Maria Belo

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR a pris connaissance avec intérêt du rapport relatif à la régionalisation de l'Ecole obligatoire de la Chaux-de-Fonds.

Voici un rapport simple, clair et qui a été préparé en collaboration avec quatre villages et la Ville de la Chaux-de-Fonds. Nous ne pouvons que nous réjouir d'une telle collaboration.

Cette réorganisation répond aux intérêts des enfants qui peuvent rester, aussi longtemps que possible, près de chez eux et qui les prépare à un changement d'école plus tard sans décalage dans les programmes, puisque les enseignants vont suivre les même règles.

Nous remercions le Conseil communal d'avoir œuvré avec succès à cette réorganisation et souhaitons qu'elle n'apportera que des éléments positifs, tant aux parents, aux enfants qu'aux enseignants. Le groupe PLR acceptera bien entendu le rapport.

M. Sven Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le rapport qui nous est soumis ce soir répond à la nouvelle législation cantonale en matière d'organisation scolaire. La régionalisation de l'École obligatoire en est le processus final.

Les communes partenaires ont eu l'opportunité du choix du cercle scolaire auquel elles souhaitent se lier, par une convention qui fixe le mandat de prestations. La Sagne, les Ponts-de-Martel et les Planchettes ont choisi La Chaux-de-Fonds.

Un premier pas a été effectué en août 2010, par l'intégration de l'Ecole secondaire des Ponts-de-Martel. Aujourd'hui, il nous est proposé de franchir un palier supplémentaire, en intégrant également les élèves du cycle 1 des Planchettes, ceux des deux premiers cycles de la Sagne et tous ceux des Ponts-de-Martel.

Selon le rapport, cette régionalisation permettra une meilleure utilisation des ressources administratives, tout en laissant une certaine marge de manœuvre aux communes partenaires. Nous espérons que l'optimisation des ressources administratives ne se traduit pas par un surcroît de travail des préparateurs et convoyeurs de matériel et que l'École saura se donner les moyens de cette régionalisation, le but premier étant le maintien des structures en place, chaque commune conservant un collège vivant sur son territoire.

La charge financière pour la Ville de La Chaux-de-Fonds ne devrait pas augmenter, puisque l'augmentation des frais inhérents à l'accueil des nouveaux élèves sera facturée aux communes partenaires.

Tous les élèves du cercle secondaire bénéficieront ainsi des mêmes prestations. Cela impliquera donc un renforcement du Service socio-éducatif.

En cas de dénonciation de la convention par l'un ou l'autre des partenaires, quel avenir pour les pourcentages supplémentaires, voire les nouveaux employés ?

En cas d'engagement de nouveaux enseignants pour les communes partenaires, qui prend la décision ?

Quelle marge de manœuvre les communes conservent-elles ?

Vous l'aurez compris, le groupe des Verts est plutôt favorable à ce rapport et votera les arrêtés correspondants. Merci de votre attention.

M. Florian Robert Nicoud, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La collaboration intercommunale doit continuellement être développée. Nous sommes donc satisfaits que cela soit aussi possible dans le domaine de l'enseignement, tout en associant villes et communes de taille restreinte dans un travail commun.

Cependant, nous devons rappeler que cette situation a émané d'une obligation cantonale à regrouper les secteurs en cercles scolaires.

De plus, nous estimons que de nombreux domaines doivent être traités avec une collaboration intercommunale accrue, notamment la gestion des évacuations des eaux usées, des déchets ou encore des guichets sociaux.

Concernant le présent rapport, tant les élèves que le corps enseignant seront avantagés à cette collaboration et le mandat de prestations, tel que présenté, répond au mieux aux attentes de chaque partie.

Il va donc de soi que le groupe UDC accepte ce rapport et votera l'arrêté. Je vous remercie de votre attention.

Mme Monique Gagnebin de Pietro, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe a examiné ce rapport avec attention et nous l'accepterons.

Précisons qu'il s'agit, ici, d'avaliser un processus organisationnel plutôt que d'évaluer le fonctionnement de l'Ecole obligatoire de la Chaux-de-Fonds, même si les deux aspects sont étroitement liés.

L'adhésion à HarmoS a impliqué pour le canton une réforme de son système scolaire, réforme adoptée par le Grand Conseil en janvier 2011. Il est à relever que les communes gardent leurs compétences actuelles mais qu'elles doivent se regrouper en cercles scolaires pour la rentrée d'août 2012, au plus tard.

L'Ecole obligatoire de notre ville a largement anticipé cette réforme, puisqu'en 2005 déjà, la Ville procédait à l'engagement d'un directeur administratif chargé de mettre en œuvre une gestion commune des 3 écoles. Cette anticipation a permis à notre Conseil Général d'adopter, en mai 2009, la réorganisation de l'Ecole obligatoire de la Chaux-de-Fonds, en s'adaptant à la nouvelle législation cantonale, avec la création du conseil d'établissement scolaire, notamment.

Relevons que la Ville de La Chaux-de-Fonds a créé trois cercles scolaires correspondant aux quartiers pour répondre aux recommandations de l'État. Ceci a permis de réorganiser le service socio-éducatif, de renforcer les équipes de Direction et de mettre en place des projets d'établissement. En quelque sorte, d'insuffler un souffle nouveau sur nos écoles.

Il faut maintenant avaliser le premier pas de cette régionalisation, avec l'intégration de l'école secondaire des Ponts-de-Martel, depuis août 2010 (section moderne et préprofessionnelle) et l'intégration, en août prochain, de l'ensemble du collège des Ponts-de-Martel (à l'exception de la filière maturité), du collège de la Sagne et des Planchettes.

Nous constatons, avec plaisir, que les élèves des trois écoles qui rejoignent nos cercles scolaires bénéficieront de nos structures scolaires : spectacles, médecines scolaires, service socio-éducatif renforcé. Cependant, ces écoles conserveront une certaine autonomie dans leur organisation interne et leur spécificité. Notons que cette solution permet également de maintenir les élèves dans leur village.

Le dispositif proposé pour gérer ce nouveau partenariat nous paraît adapté à la situation, en particulier la souplesse de celui-ci, avec un délai de résiliation somme toute assez court en regard des effets qu'il produit. Néanmoins, nous devons être vigilants à faire exister ce partenariat, à laisser de l'espace aux communes qui nous rejoignent. Il n'est pas si simple de "*débarquer*" seul, comme représentant d'une commune, au sein d'un CES organisé. Soyons attentifs donc, à ne pas glisser vers de l'assimilation et de rester dans une logique intégrative.

A ce propos, le Conseil Communal peut-il nous expliquer comment sera organisée la présence de la direction et des services socio-éducatifs dans les collèges des Planchettes, de la Sagne et des Ponts ?

Nous constatons également que la répartition financière semble avoir été réglée à satisfaction de chacune des parties. Ce regroupement simplifiera également la distribution du matériel et la gestion administrative.

Pour conclure, le Conseil communal peut-il nous dire quand il prévoit faire un retour au Conseil général sur le nouveau fonctionnement de l'école obligatoire ? Je vous remercie.

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Suite à la lecture de ce très bon rapport explicatif, notre parti appuiera l'arrêté qui nous est soumis. Nous étions déjà favorables à une régionalisation de l'École obligatoire car elle laisse plus d'autonomie aux communes qu'une cantonalisation. Par ailleurs, elle permet d'éviter des fermetures d'écoles dans les villages.

Ainsi, notre cercle scolaire comprendra désormais les écoles de la Vallée de la Sagne, y compris les Ponts-de-Martel et celles des Planchettes. Une convention a été finalisée à la satisfaction de toutes les parties. Merci à ceux qui l'ont ainsi négociée.

La suite de l'arrêté, qui propose, pour l'essentiel, une organisation en trois secteurs, chacun reprenant les cycles scolaires sur les trois sites, obtient aussi notre approbation car les entités en question ont ainsi une cohérence. Le Conseil d'établissement scolaire a donné, à l'unanimité, un préavis favorable sur le sujet.

Nous terminerons par un souhait, qui n'est pas une critique, mais une demande d'attention particulière. Comme, entre les schémas des procédures théoriquement prévues et leur application dans le terrain, il peut y avoir, et c'est normal, des écarts, nous aimerions qu'écoute et petits bilans intermédiaires puissent remédier à ces écarts. Je vous remercie.

Mme Annie Clerc, Conseillère communale (Instruction publique, jeunesse et affaires sociales) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Permettez-moi, au nom du Conseil communal, de vous remercier de la lecture attentive que vous avez faite du rapport et du soutien que vous lui apportez tous.

Les enjeux du rapport sont excessivement importants. Ils sont l'aboutissement d'une lourde organisation et la fin d'un processus.

En regard du contexte cantonal, en lien avec les réformes du système scolaire et de son organisation, cela nécessitait un regroupement de forces et des besoins de direction qui regroupaient les 11 années des 3 cycles HarmoS. Cette harmonisation a rendu indispensable la refonte de l'organisation scolaire communale. Celle-ci est déjà opérationnelle à La Chaux-de-Fonds et au Val-de-Travers. Elle est en phase de réalisation dans les autres cercles. La commune pilote depuis 3 ans a servi de modèle ou de référence pour les autres cycles en création.

De plus, l'École neuchâteloise n'a pas échappé à la réflexion qui touche tous les domaines d'activités partagés entre l'État et la Commune. Deux solutions se présentaient : la cantonalisation de l'École obligatoire ou la régionalisation. A l'unanimité, les communes ont choisi la régionalisation, estimant que cette tâche relevait de la compétence de proximité propre à chacune.

Par régionalisation, il faut entendre une régionalisation politique, administrative et de direction. Les bâtiments scolaires continuent à être répartis sur le territoire, comme actuellement.

Ce processus a déjà été entamé depuis 7 ans, à La Chaux-de-Fonds, par une réorganisation administrative. Celle-ci avait pour objectif de coordonner, de rationaliser les processus de travail administratif qui étaient les prémices indispensables à la réforme des structures de direction pédagogique. La nouvelle structure de direction verticale et décroisée a été mise en place en 2009, avec la création des trois secteurs géographiques, dont certains ont relevé l'importance donnée dans une identité de quartier et de secteur.

Chaque secteur représente donc une entité propre, un nombre d'élèves, un nombre de classes, un encadrement de direction, un service socio-éducatif. Cela permet un meilleur pilotage, une proximité des directions et des directions adjointes dans les lieux d'enseignement et une collaboration accrue entre les enseignants de différents cycles. Celle-ci doit être amenée à se développer régulièrement pour reprendre la proposition.

Le présent rapport vous demande d'accepter l'élargissement de l'intégration de tous les cycles de la vallée de la Sagne, des Ponts-de-Martel, de Brot-Plamboz et des Planchettes. Les 5 communes ont choisi la variante du mandat de prestations, par convention. Ainsi, le cercle de La Chaux-de-Fonds accueillera 320 nouveaux élèves qui viendront s'ajouter aux 4'512 chaux-de-fonniers qui suivent l'École obligatoire.

Les points importants :

- ~ Maintien de la présence des écoles dans les communes. C'est le fondement de cette convention.
- ~ Assurer l'organisation des classes et le bon fonctionnement de l'École, dans le respect du cadre cantonal.
- ~ Faire bénéficier tous les élèves des mêmes prestations dont bénéficient déjà les élèves chaux-de-fonniers, en termes de politique culturelle, de centre de santé scolaire et de services socio-éducatifs.

L'accueil de ces élèves nécessite l'ajustement des ressources humaines. Celui-ci a été accepté par le Conseil communal, par une augmentation partielle de postes, afin de permettre de prendre en charge ces 320 élèves supplémentaires :

- ~ 40% de poste de service socio-éducatif, qui trouveront leur localisation dans la vallée de la Sagne. Ce poste devra gérer les 11 années.
- ~ des améliorations de postes de direction adjointe, l'une qui venait d'un déséquilibre lié à l'emplacement des structures parascolaires globales qui font un appel d'enfants, principalement dans le secteur Ouest, ainsi qu'un poste de directeur adjoint que s'occupe de l'ensemble des élèves que nous accueillerons.
- ~ Un renforcement de l'équipe des préparateurs, qui, depuis plusieurs années souffraient de postes non remplacés.

Nous avons fini de boucler la réflexion sur cette restructuration de l'École, au niveau neuchâtelois, déclinée au niveau de la Commune.

Les Conseils généraux des 5 communes devront se positionner sur cette convention. La Commune de la Sagne l'a acceptée hier, à l'unanimité des membres présents.

Nous vous demandons aussi d'accepter les modifications réglementaires, d'ordre terminologique.

Quelques questions ont été posées, qui ne relèvent pas de ce rapport, mais du fonctionnement et des craintes légitimes qui tiennent compte de la réorganisation et des importants chantiers que le département mène de front.

La réorganisation de l'École est un immense chantier, auquel se sont attelés les membres de la direction, de la direction adjointe et de l'administration, avec beaucoup de cœur, d'énergie et de compétences. Je tiens vraiment à les saluer officiellement et les remercier de leur extrême engagement.

La fonction de directeur ou de directeur adjoint n'est plus du tout celle qu'elle était, il y a 5 ou 6 ans. Elle nécessite une implication beaucoup plus large, verticale, transversale, avec une augmentation des dossiers et des relations avec l'ensemble des acteurs de l'École obligatoire qui se complexifient.

La nouvelle structure impose un changement conceptuel, institutionnel, organisationnel. Chacun doit s'adapter, mais je sais que l'on peut compter sur l'engagement des enseignants pour apprivoiser progressivement ces réformes et mener avec sérieux les objectifs pédagogiques et éducatifs du nouveau plan d'études romand qui s'installe aussi progressivement dans l'École.

Une enquête sur l'implantation de la nouvelle structure de l'École obligatoire a été décidée et mise en route à l'automne dernier. Elle doit fournir une base d'appréciation pour faire évoluer le dispositif. L'enquête est en cours et, vraisemblablement, un rapport vous sera proposé à l'automne, qui permettra les ajustements nécessaires. La ligne est une ligne vers laquelle toutes les communes de l'ensemble du Canton se dirigent. Je vous remercie.

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 12'750'000.-- TTC pour le réaménagement de la Place de la Gare;
- à une demande de crédit de CHF 870'000.-- TTC pour le réaménagement de la rue des Musées et de la rue Daniel-Jeanrichard;
- à une demande de crédit de CHF 3'250'000.-- TTC pour la reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux claires et des eaux usées dans le périmètre du projet de réaménagement de la Place de la Gare;
- à l'adoption d'un plan d'alignement dans le secteur de la Place de la Gare.
- à une demande de crédit de CHF 380'000.-- TTC pour l'étude du projet de l'ouvrage pour la réalisation d'un parking au sud des voies CFF

(du 15 février 2012)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Le présent rapport constitue l'aboutissement de plusieurs années de réflexions, de concertations et de travaux en faveur d'un nouvel aménagement d'une Place réellement stratégique pour la ville, non seulement en termes de mobilité, d'urbanisme et d'architecture, mais aussi et surtout en termes d'économie, de qualité de vie et d'image.

Si votre Conseil accorde les crédits nécessaires, les travaux de réaménagement de la Place de la Gare et de reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux s'étendront probablement entre 2012 et 2015, avec une part prépondérante en 2013 et 2014.

Après quoi, la Place revêtera un nouveau visage qui accompagnera la requalification de toute une portion de territoire au centre-ville et préparera la Métropole horlogère à d'autres transformations, RER et développement du quartier Le Corbusier en tête.

1. Constats et enjeux

Inconfort des usagers

La Place de la Gare, plus vaste espace public de la ville (18'000 m², soit l'équivalent de 2,5 terrains de football), a été aménagée au coup par coup, au fil des décennies. Elle l'a été par la juxtaposition d'éléments rapportés en fonction des opportunités et des besoins du moment¹, sans réelle vision d'ensemble en termes d'utilisation, d'aménagement, de flux ou d'image de la Ville.

Par conséquent, et comme les premiers ateliers publics du projet (2008, voir point "Démarches entreprises" en page 7) l'ont montré, **l'espace à usage public n'est pas aménagé de manière cohérente**. Il en ressort un inconfort généralisé. La Place dégage notamment un sentiment d'insécurité pour ses utilisateurs et son organisation induit un grand nombre de flux de diverses provenances qui se chevauchent et créent de nombreux points de conflits.

De plus, si le square est un espace de verdure auquel les habitants sont symboliquement attachés, il est relativement peu utilisé par la population, en raison de son côté "fermé" et de sa fréquentation actuelle.

Au vu de ces éléments, **la question du réaménagement de la Place de la Gare est donc logiquement récurrente depuis de nombreuses années** dans le débat public : d'après les archives, certains projets remontent aux années septante déjà, d'autres aux années nonante. C'est dire si nos prédécesseurs avaient déjà constaté que son fonctionnement et son organisation étaient loin d'être satisfaisants.

Contexte et potentiel urbanistique

La Place de la Gare d'une ville est d'abord une porte d'entrée. Elle imprègne, sur une bonne partie des visiteurs, les premières impressions de la ville à découvrir. Avec les bâtiments la définissant, la végétation la ponctuant parfois, les infrastructures de transport la traversant, elle représente le premier milieu urbain, un point de départ pour visiter la ville.

Une place de gare est aussi un "pont" qui relie différentes échelles territoriales, différentes personnes, différents temps, et représente un espace public majeur de la ville.

Or, la situation actuelle, avec une place "tronquée" par le monument Numa-Droz et le square, avec une identité incertaine, un patrimoine bâti non valorisé, des espaces publics peu accueillants, n'est de loin pas satisfaisante en termes urbanistiques² alors même que **la Place, de par ses dimensions, sa position centrale en ville et l'architecture de ses bâtiments, recèle un potentiel unique dans le canton.**

¹ cf. annexe n° 1, p. 4 – 9

² cf. annexe n° 2, aspects urbanistiques, p. 2 – 3

Enjeux politiques et économiques

Le Conseil général a été associé aux réflexions sur le développement de la Place de la Gare et s'est impliqué dans les décisions, notamment en acceptant différents rapports, par exemple en lien avec la concrétisation du quartier Le Corbusier (2007 PV n°43, séance du Conseil général du 25 septembre 2007, pages 3564 ss, 2008 PV n°51, séance du Conseil général du 14 avril 2008, pages 4378 ss et 2009 PV n°17, séance du Conseil général du 30 septembre 2009, pages 1379 ss) ou le crédit d'étude sur le réaménagement de la Place de la Gare (2011 PV n°35, séance du Conseil général du 27 avril 2011, pages 3161 ss).

A ce titre, le Conseil général a même joué un rôle moteur dans la réflexion portant sur le lancement de l'étude pour la réalisation d'un parking de grande capacité à proximité immédiate de la Place de la Gare (voir point "Parking de grande capacité" en page 4170).

Comme cela a été relevé lors des débats précités, les enjeux autour de ce secteur situé en plein centre-ville dépassent le point de vue strictement urbanistique pour englober des préoccupations économiques, sociales, de qualité de vie et de cohésion territoriale.

Le projet de nouvel aménagement de la Place de la Gare est ainsi évidemment **lié aux différentes démarches de requalification du centre-ville** entreprises depuis plusieurs années (Place du Marché, commerces et trottoirs sur l'avenue Léopold-Robert, etc.), puisqu'il ouvre la Place non seulement à l'avenue Léopold-Robert, mais aussi au nouveau quartier le Corbusier, concrétisant ainsi la jonction entre le centre-ville et ce futur nouvel espace urbain.

Il doit aussi être compris comme le **déclencheur d'une série de projets à venir, primordiaux pour la ville et son rôle de principal pôle de l'Arc jurassien**. Ne citons ici que l'arrivée attendue du RER neuchâtelois, le projet de transformation du bâtiment de La Poste – clairement lié au réaménagement de la Place – la probable implantation du Tribunal unique et de différents investisseurs dans le quartier Le Corbusier, sur lesquels l'influence du réaménagement de la Place est apparue comme évidente au gré du dialogue entretenu avec l'ensemble des acteurs. Ce nouvel aménagement permettra en effet de disposer d'une porte d'entrée enfin digne, en termes d'accueil, et un cadre adéquat à ces réalisations attendues.

Il s'inscrit enfin comme **l'un des éléments les plus importants** (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 projet d'agglomération reconnu par la Confédération**.

2. Objectifs du projet

Le projet de nouvel aménagement de la Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds répond ainsi aux objectifs suivants :

- renforcer le rôle d'interface de mobilité et de transfert modal;
- fluidifier le passage entre les espaces, les bâtiments et les lieux;
- rendre lisible, de façon diurne et nocturne, la spatialité et le fonctionnement de la Place;
- sécuriser la plateforme de rencontre et de cohabitation des différents modes de déplacement, des utilisateurs et des liaisons;
- assurer une cohérence d'aménagement et de liaison avec le futur quartier Le Corbusier;

- permettre une lecture d'unité de la Place et de ses aménagements;
- assurer la perméabilité de la Place avec son environnement au centre-ville;
- permettre l'appropriation de l'espace, et y compris du parc, par les citoyens, les usagers de la gare et les personnes de passage;
- dessiner une réelle porte d'entrée de ville, contemporaine et dynamique.

Lors de l'élaboration du projet, la question des usages a fait l'objet d'une attention particulière (voir point suivant) et il a été souhaité que tous les utilisateurs de la Place soient considérés à égalité, de manière à intégrer les préoccupations de chacun, tant en termes d'accessibilité au périmètre que de fonctionnalités.

3. Démarches entreprises

Quatre phases d'études et d'échanges

Premiers ateliers

Lors d'ateliers menés en 2008 – 2009 avec les différents usagers et riverains de la Place de la Gare ainsi que les groupes d'intérêts concernés, les atouts et les faiblesses de la Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds ont été évoqués par les acteurs locaux. Au terme de ces ateliers, les participants ont défini des **idées-forces pour le réaménagement** de la Place de la Gare³. Elles ont constitué les premières pistes de réflexion pour la suite de l'étude.

Etude d'aménagement et présentations publiques

C'est sur la base de ces premiers ateliers – et donc des ressentis et des propositions des acteurs consultés – qu'un bureau spécialisé a été mandaté afin de **clarifier les espaces attribués à chacun des modes de transports** : piétons, cyclistes, transports publics et voitures individuelles.

Les conclusions de cette étude⁴ ont défini que la partie ouest de la Place serait dévolue aux transports publics, que la partie centrale deviendrait piétonne et que la partie est accueillerait les déplacements liés à la mobilité individuelle. Les cycles pourraient quant à eux accéder à la Place par l'est et par le centre ainsi que par la rue Verte du quartier Le Corbusier.

Au printemps 2010, les conclusions de cette étude ont fait l'objet d'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 qui a permis de finaliser les grandes options d'aménagement de la Place. Les questions pertinentes soulevées à ce stade ont à leur tour alimenté les étapes suivantes du processus.

Concours d'architecture et présentations publiques

Sur la base de ces grandes options, le Conseil communal a choisi d'ouvrir encore la réflexion autour du projet et a mis sur pied à cet effet un concours d'architecture pour le réaménagement de la Place de la Gare.

³ cf. annexe n° 3

⁴ cf. annexe n° 1, p. 22 – 33

Un programme⁵ précisait les éléments fondamentaux dont les concurrents devaient tenir compte dans l'élaboration de leur projet. Il demandait notamment d'intégrer les problématiques liées :

- à l'espace public,
- à la mobilité,
- aux usages et au patrimoine bâti.

Il précisait également les contraintes liées :

- à l'exploitation des transports routiers (individuels et collectifs),
- à l'accessibilité aux commerces pour les clients et les livraisons,
- à la prise en charge des voyageurs qui utilisent le train.

Il s'agissait d'un concours de projet selon la norme SIA 142, où les participants proposaient l'ébauche de solutions concrètes et réalisables d'aménagement en fonction du cahier des charges qui leur était 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 et, par la suite, à une **exposition publique des projets**.

Consultations et consolidation du projet

Suite à l'approbation du crédit d'étude par le Conseil Général le 27 avril 2011 (PV n°35, séance du CG du 27 avril 2011, pages 3161 ss), la phase de consolidation et de consultation autour du projet a été menée par les services communaux entre le printemps 2011 et le mois janvier 2012.

Entre mi-novembre 2011 et mi-janvier 2012, des rencontres et séances publiques ont été tenues à un rythme soutenu afin d'informer différents groupes-cibles et d'intégrer au projet, dans la mesure du possible, les remarques pertinentes qui contribuent à l'amélioration de ses qualités.

Ainsi, les services communaux ont rencontré les propriétaires des immeubles du périmètre concerné, la commission d'urbanisme, la commission intercommunale d'aménagement du territoire, la commission des infrastructures, la commission d'experts UNESCO ainsi que l'office fédéral de la culture, les membres du conseil général, l'Association Transports et Environnement (ATE), Provélo, Pro Infirmis et Centrevue, les représentants des clubs services, le Touring Club Suisse (TCS) et l'Automobile Club de Suisse (ACS). Les commerçants de la Place ont également été conviés par l'intermédiaire des propriétaires.

Finalement, la consultation a été ouverte début janvier 2012 à toute la population chaux-de-fonnière qui a été invitée à participer au cycle de présentations publiques du projet, à visiter l'exposition mise sur pied ainsi qu'à consulter le site internet dédié au projet, avec la possibilité de poser des questions ou de formuler des remarques au sujet du nouvel aménagement.

⁵ cf. annexe n° 4

Globalement, et jusqu'à ce stade du projet, toutes les associations consultées, les propriétaires, les représentants des différents groupes d'intérêt et la population chaux-de-fonnière ont très majoritairement bien réagi aux informations qui leur ont été transmises et le sentiment qui ressort de cette phase de consultation est clairement positif.

Ainsi, si le projet demeure fidèle au concept évoqué lors du concours, il a gagné en pragmatisme et en faisabilité. Les commentaires et les suggestions exprimés durant les phases de concertation ont été intégrés de manière itérative, et ont grandement contribué à son évolution positive et à son acceptation.

Un projet partagé

Le projet objet de la présente demande de crédit est donc le fruit d'un long processus de réflexion, de consultation et de maturation qui tient compte de façon équilibrée de toutes les sensibilités exprimées. Tout au long de son élaboration, le projet a donné lieu à de nombreuses discussions qui ont débouché sur des adaptations ou des variantes d'aménagement qui conservent l'essence du projet lauréat du concours tout en le faisant évoluer pour intégrer les remarques et suggestions des usagers quotidiens de la Place.

Nous listons, ci-dessous, quelques exemples des éléments amenés par les démarches de consultation, et intégrés au projet :

- étude en vue de la réalisation d'un parking de grande capacité au sud des voies CFF (Conseil général, TCS, ACS);
- augmentation des capacités de stationnement de courte durée sur la Place au moins jusqu'à la réalisation d'un parking de grande capacité à proximité de la Place de la Gare (TCS, ACS);
- maintien d'une part importante du square (présentations publiques et concours);
- suggestions concernant le déplacement du monument Numa-Droz (Cercle du Sapin);
- amélioration du caractère multifonctionnel du couvert est, en adaptant la structure et l'agencement des piliers afin de permettre de bâcher les quatre côtés de l'édifice pour y organiser une manifestation, y installer un système d'éclairage et de sonorisation de même que le montage d'une scène (Vivre La Chaux-de-Fonds);
- création d'un espace de jeux en plein air pour les enfants, abrité des intempéries ou en attente de prendre le train (Conseil général, population);
- mise à disposition d'un accès internet wifi (population);
- intégration sous le couvert ouest d'espaces d'attente abrités du vent (Conseil général, population, ATE);
- réflexion sur l'intégration de l'infrastructure nécessaire à l'implantation d'une station VLS (vélos en libre service) à proximité de la gare (ATE, Pro-vélo). Sur ce point, une démarche commune entre les villes de Neuchâtel, du Locle et de La Chaux-de-Fonds est en cours;
- intégration de l'infrastructure nécessaire à l'alimentation d'une borne de recharge pour véhicules électriques (taxis).

Enfin, il est à noter que quelques points sans incidence notable sur les coûts de construction sont encore ouverts à discussion et seront affinés au cours des travaux.

Le Conseil communal entend poursuivre les discussions en vue de formaliser définitivement la forme et les usages du couvert polyvalent et s'engage à poursuivre avec les acteurs de la vie locale les réflexions pour faire de ce couvert non seulement un élément architectural mais également un objet fonctionnel qui sache répondre aux attentes multiples de la population.

D'autres éléments ont été évoqués lors du processus de concertation et seront intégrés, dans la mesure du possible, dans les projets de développement adjacents au projet de la Place de la Gare. Il s'agit notamment :

- réalisation de toilettes publiques avec accès pour les personnes handicapées, dans le cadre du projet d'implantation des locaux des Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) dans l'angle sud-ouest du bâtiment de La Poste;
- réalisation d'une vélo-station. Des études sont en cours pour analyser le besoin et les sites potentiels pour sa localisation. Les services communaux privilégient le bâtiment de la Gare ou Gare 4. Des contacts sont d'ores et déjà pris avec les propriétaires concernés dans cette optique.

4. Descriptif du projet

Usages et rôles de la nouvelle Place

Le projet soumis aujourd'hui au Conseil général est basé sur l'articulation de quatre rôles principaux, définis en regard des attentes de la population.

Une interface de transport efficace et sûre pour tous

Le projet de réaménagement de la Place de la Gare simplifiera la compréhension et l'utilisation du site, en définissant clairement des espaces et en attribuant ces derniers à chacun des principaux types d'utilisateurs⁶.

⁶ cf. annexe n° 5



Ainsi, la partie ouest accueillera l'interface des transports publics. La partie centrale sera le lieu privilégié des piétons, alors que la partie est sera aménagée avec des places de stationnement pour venir déposer ou chercher les usagers CFF, ou encore pour accéder aux commerces alentours⁷. Les vélos auront quant à eux accès à l'ensemble de la Place, et bénéficieront de parkings dédiés.

L'accès à la partie ouest de la Place (couvert transports publics) ainsi qu'à la partie centrale sera réservé aux piétons et aux véhicules des transports publics (exception faite des livraisons selon des modalités d'horaire encore à définir avec les acteurs commerciaux sis sur la Place), quant à la partie est, elle sera en zone de rencontre, statut équivalent à celui de la Place du Marché (priorité aux piétons, max. 20 km/h).

Un lieu de vie et d'échange

L'objectif de faire du lieu de transit actuel une place accueillante et vivante, que les chaux-de-fonniers puissent s'approprier, est à la base de l'ensemble des travaux menés depuis presque quatre années.

Or, si ce n'est qu'à l'utilisation que l'on pourra juger de la réussite de cet aspect du projet, la plupart des éléments ont été pensés dans ce sens :

- l'ouverture de la Place, qui gagnera près d'un tiers en surface, avec la suppression d'une partie du square, apportera un espace non négligeable aux usagers;
- le square, qui sera certes réduit, mais ouvert sur la Place et bien éclairé afin que chacun puisse en profiter;

⁷ Suite à la phase de consultation, une troisième rangée de cases de stationnement a été intégrée au projet. Le plan annexé a été mis à jour dans ce sens (cf. annexe n° 6)

- l'ensemble de la Place sera sur un seul niveau. Les déplacements des piétons, vélos et des personnes à mobilité réduite seront de fait grandement facilités;
- le couvert TRN, qui permettra aux voyageurs d'attendre leur correspondance assis, au sec;
- le mobilier structurant l'ensemble de la Place, ainsi que les prolongements extérieurs des lieux de restauration, offriront des espaces d'activités, de rencontres et d'échanges;
- le couvert polyvalent, enfin, qui aura les usages que la population voudra imaginer : place de jeux pour enfants, expositions photos, marché de Noël, concerts, etc..

Une jonction urbaine dynamique

La réalisation de ce projet, modifiant et assainissant plus 18'000 m² d'espace public au centre de la ville, garantit la continuité et la cohérence urbaine entre les quartiers existants et en devenir. Ainsi, le réaménagement de la Place représente le maillon manquant entre un centre-ville redynamisé et le quartier Le Corbusier. L'ouverture est-ouest de la Place permettra les flux de mobilité douce, et augmentera l'attractivité économique de l'entier de la zone.

La place pourra aussi devenir le lieu de rencontre et de départ à partir duquel habitants et visiteurs pourront rayonner, tant vers la ville en damier, le centre-ville que les quartiers sud.

Une porte d'entrée emblématique de la ville

Enfin, et cela n'est pas négligeable pour une ville de presque 40'000 habitants, la Place réaménagée représentera une porte d'entrée digne de ce nom, apportant aux visiteurs comme aux habitants une première image dynamique et accueillante.

Architecture

Dans son rapport⁸, le jury déclarait que **"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."**

⁸ cf. annexe n° 7, p. 18 – 21



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 en premier lieu 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, toiture d'acier délicatement posée sur de fins et hauts 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 options d'aménagement prises par les lauréats permettent de conserver la mémoire du parc aux abords du mur de soutènement en proposant une nouvelle plantation d'arbres.⁹



⁹ cf annexe n° 8

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.

Le 27 avril 2011(PV n°35, séance du Conseil général du 27 avril 2011, pages 3161 ss), une demande de crédit a été octroyée par votre Conseil pour un montant de CHF 1'122'000.-- TTC pour l'élaboration du projet de l'ouvrage, le chiffrage du projet et l'information sur le nouvel aménagement de la Place de la Gare.

Aménagements et revêtements

Les deux couverts

Les deux couverts sont caractérisés par une grande légèreté constructive, et une grande « neutralité » architecturale. La précision de leur implantation permet de reconnaître l'orientation du bâti de la ville, tout en interprétant subtilement les décalages des immeubles voisins.

La position des éléments porteurs découle de l'usage de la construction. La structure du couvert des bus est alignée selon un rythme régulier, alors que celle du couvert multi-usage est aléatoire, créant des espaces particuliers et ludiques.

La hauteur des toitures, sept mètres pour le couvert des bus, et six mètres pour le couvert multi-usage, fait écho à la dimension importante des surfaces couvertes et garantit une relation harmonieuse avec le contexte bâti existant. **Ces dimensions permettent de conserver une transparence des espaces de part en part de la Place.**

L'option consistant à profiter des surfaces offertes par les toitures des deux couverts pour y installer des panneaux photovoltaïques a été analysée et abandonnée car ceux-ci auraient nécessité une épaisseur de toiture plus importante et des piliers d'un diamètre supérieur, ce qui aurait préterité la légèreté des couverts.

Ces derniers ont par contre été dimensionnés pour supporter le poids de la neige. Ils seront néanmoins accessibles et équipés par une ligne de vie si un déneigement des toitures devait être effectué en cas d'enneigement exceptionnel.

Au centre de la Place, organisée par la position des deux nouveaux couverts, **le parvis offre une perspective dégagée sur la façade principale de la gare et inversement sur l'avenue Léopold-Robert, et la trame en damier si caractéristique de notre ville.** Il constitue une véritable porte d'entrée dans la ville.

En ouest, le premier couvert, d'une surface de 1'200 m², accueille la gare des bus. Il protège des intempéries la totalité des quais et des voies de stationnement des bus.

Dans le cadre du processus de concertation (voir chapitre 3.2), le projet lauréat du concours a été retouché afin de permettre l'implantation d'un, voire de deux abris d'attente pour les usagers des bus.

En est, le deuxième couvert de 744 m², offre aux piétons une polyvalence d'usages, été comme hiver, et assure le confort nécessaire aux utilisateurs de vélos, de taxis et des déposes-minute, le trafic individuel motorisé étant regroupé à l'est du couvert multifonctionnel.

Parc et arborisation

La moitié du parc arborisé de la gare est préservée et embellie. L'espace entre la gare et le quartier Le Corbusier, dans sa partie sud, conserve donc son caractère originel, à l'exception des chemins piétons qui sont repensés pour donner à ce lieu l'image d'un jardin protégé.

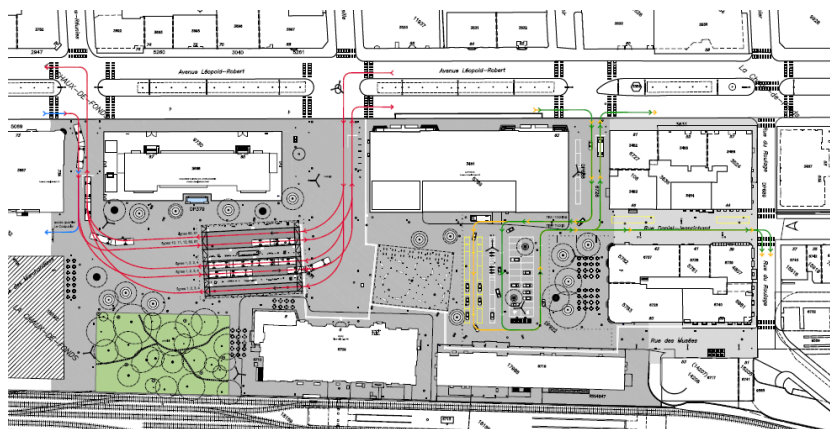
Le projet propose de compléter cette arborisation de valeur par la plantation d'une petite vingtaine de nouveaux arbres, solitaires. Ils participent à la définition et à l'expression générale du lieu, ponctuant et accompagnant le projet de mobilier urbain. Les essences envisagées sont d'origine indigène, à savoir l'érable sycomore et le frêne.

Mémoire collective, filtre végétal, ou instant de liberté, les arbres participent à la lecture spatiale de la Place et affirment des liens urbains entre les quartiers.

Circulation et parage¹⁰

Tout le trafic individuel motorisé accèdera à la Place de la Gare par la route se trouvant entre La Poste et le bâtiment de Léopold-Robert 61 (Café-Restaurant Le Terminus). Les véhicules pourront également quitter la Place de la Gare par cet accès mais également par la rue Daniel-JeanRichard, notamment pour les automobilistes se dirigeant vers les quartiers sud de la ville.

La signalisation lumineuse sera dès lors adaptée pour autoriser le tourner à gauche sur l'avenue Léopold-Robert en direction de la Place pour les véhicules venant de l'est et pour autoriser le tourner à gauche en sortie de la Place direction Le Locle.



¹⁰ cf. annexes n° 6 et 9

Au niveau stationnement, il y a actuellement 22 places en zone bleue et 22 places à durée limitée sur domaine public. Dans le cadre du réaménagement, les places en zone bleue seront supprimées, car une durée de stationnement aussi longue n'est pas nécessaire sur une place de gare. Il y aura dès lors 36 places en durée limitée, soit une diminution de 8 places. Malgré tout, le fait que les places de stationnement seront à durée limitée (15 ou 30 minutes, élément encore à déterminer dans le projet définitif) augmente le taux de rotation; la possibilité de stationner sur la Place de la Gare sera améliorée.

Il est à signaler que le projet a été affiné sur ce point car le projet initial ne prévoyait que 26 places courte durée. Le nombre a été augmenté de 12 unités suite aux séances de présentation du projet à fin 2011 aux associations, TCS et ACS en particulier.

Concernant le reste du stationnement, le projet prévoit 12 places taxi (actuellement 10), 3 places pose-dépose (actuellement 3) et 2 places handicapés (4 actuellement). Au niveau des deux roues, le nombre de places passe de 25 à 80.

Enfin, le parage à proximité immédiate de la gare pourrait bénéficier d'un très grand nombre de places à partir du moment où la construction d'un parking de grande capacité au sud-est des voies sera réalisée.

Revêtement

Le revêtement de la Place est pensé comme une prolongation de l'espace public de la ville. De manière continue, il se lie ainsi au réseau de rues. Seul « un cloutage », formalisé par des cailloux blancs semés sur la surface de l'enrobé bitumineux, à densité variable, lui apportera une particularité originale, représentative et identitaire.

Une légère modification de la topographie en ouest de la Place permettra une transition naturelle avec le quartier Le Corbusier.

Bruit et vibrations

Lors des différents contacts noués avec les propriétaires, des remarques ont été formulées à propos de dérangements éventuels causés par le réaménagement – pendant les phases de chantier et lors de l'exploitation – et la nouvelle affectation des espaces sur les activités du bureau de contrôle des métaux précieux (sis Léopold-Robert 65-67) notamment, ainsi que sur certains locaux du bâtiment Léopold-Robert 73a.

Pour lever les incertitudes à ce sujet, et en accord avec les propriétaires concernés, une étude a été diligentée auprès du bureau PPLUS¹¹ de manière à évaluer les impacts du projet au niveau du bruit et des vibrations et préconiser pour le projet des mesures susceptibles, le cas échéant, de faire respecter les normes environnementales en vigueur.

Pendant la phase de chantier, l'étude préconise la mise en place de mesures simples (informations aux riverains, limitation des horaires pour les travaux bruyants, recours à des machines avec système de limitation du bruit à la source notamment).

¹¹ cf. annexes n° 10 et 11

Un préavis de principe sur les mesures à prendre dans le cadre de la réalisation du projet a été demandé au service cantonal de l'énergie et de l'environnement. Ce préavis, relativement sibyllin, précise que le projet engendre certaines augmentation des charges de trafic, notamment sur l'avenue des Marchandises et la voie d'accès ouest au couvert transports publics mais que les normes environnementales sont respectées.

Toutefois, il a été convenu avec les principaux propriétaires concernés qu'après la mise en service du nouvel aménagement, un relevé des niveaux sonores et des vibrations sera à nouveau effectué de manière à évaluer si des mesures complémentaires de réduction des nuisances doivent être envisagées.

Eclairage

La nuit, les deux couverts s'illuminent pour devenir deux « lanternes » éclairant l'espace public¹².

Pour compléter ce dispositif, quelques candélabres, identiques à ceux existants sur l'avenue Léopold-Robert, sont placés précisément pour assurer le niveau d'éclairage nécessaire sur l'ensemble de la Place.

Le recours à la technologie LED pour l'éclairage public de la Place sera étudié et privilégié.

Relations avec le quartier Le Corbusier

Une modification mineure du plan spécial "Le Corbusier", sanctionné en 2009, sera probablement présentée à votre Conseil ces prochains mois, et ce pour plusieurs raisons :

- en raison des niveaux de référence modifiés par le réaménagement de la Place de la Gare en lien avec les modifications de la topographie nécessaires à la création de la nouvelle voie d'accès des transports publics vers le couvert qui leur est dédié¹³
- le sens de circulation sur l'avenue des Marchandises sera inversé afin d'éviter un conflit entre les transports individuels et les bus. Avec la modification, les véhicules pourront uniquement entrer dans le nouveau quartier par cette rue, alors que le plan sanctionné en 2009 permet uniquement une sortie sur l'avenue des Marchandises en direction de l'avenue Léopold-Robert;
- en fonction du choix définitif du positionnement de la passerelle qui pourrait être en dehors de l'aire d'aménagement initialement prévue par le projet de 2009;
- en fonction du résultat du concours d'architecture sur le périmètre A du quartier Le Corbusier.

¹² La mise en valeur par la lumière des éléments architecturaux de la Place pourra également être réalisée ultérieurement, en complément de l'éclairage des couverts.

¹³ Une coordination entre le projet d'équipement du quartier Le Corbusier et le projet de réaménagement de la Place de la Gare a été effectuée de manière à caler leurs niveaux respectifs et définir de nouveaux niveaux de référence.

Cette modification sera nécessaire pour mettre en conformité les différents éléments indicatifs et prescriptifs du plan spécial.

Monument Numa-Droz et fontaine de Léon Perrin

Le déplacement du monument Numa-Droz est rendu nécessaire par le projet de réaménagement puisqu'il se situe à l'emplacement du couvert destiné à accueillir les transports publics. C'est surtout son déplacement qui permet l'ouverture de la Place et la création d'une liaison directe avec le quartier Le Corbusier.

Suite aux nombreuses consultations et aux contacts pris avec divers intervenants – tels que des représentants du Cercle du Sapin – plusieurs solutions ont été esquissées à satisfaction de chacun.

Les bas-reliefs en bronze représentant des abeilles ainsi que les bassins qui en recueillent l'eau prendront place au cimetière, sur le même site que le Crématoire, œuvre majeure de L'Eplattenier.

La sculpture en bronze du personnage ainsi que son piédestal, et idéalement l'obélisque qui pointe vers le ciel au second plan, prendront vraisemblablement place à l'extrémité de la rue Numa-Droz, au carrefour avec la rue Abram-Louis-Breguet et l'avenue des Forges, sur un bien-fonds communal (BF 5621.70)¹⁴. Il se trouvera là à un emplacement logique du point de vue de la toponymie, et prestigieuse du point de vue urbanistique puisque mis en valeur depuis une position surélevée, au début (ou à la fin c'est selon) d'une des plus longues et fréquentées rues de la ville.

Un montant est d'ores et déjà prévu dans le devis du projet pour concrétiser le déplacement et la reconstruction partielle du monument.

Les autres éléments du monument présentent moins d'intérêt artistique et symbolique et pourront probablement être utilisés pour la reconstruction d'autres monuments. Enfin, les marches de granit de l'escalier seront récupérées et stockées par les Travaux publics en vue d'une utilisation ultérieure si leur état le permet.

Quant à la fontaine sise sur l'enclave du domaine public de la parcelle 9730.60 et œuvre de l'artiste Léon Perrin, cette dernière sera restaurée et remise en eau sur recommandation de la Fondation Léon Perrin. Un montant est d'ores et déjà prévu à cet effet dans le devis.

Infrastructures

Collecteur d'eaux usées et de pluie

La Place de la Gare est traversée d'ouest en est, dans le sens de sa pente, par un collecteur d'eaux usées datant du début du XX^{ème} siècle, ainsi que par de nombreuses conduites industrielles pour les services de Viteos.

L'équipement du quartier Le Corbusier et la dégradation avancée du collecteur ne permettent pas sa conservation et rendent indispensable son remplacement. Plusieurs variantes ont été étudiées (restauration du collecteur en place, construction sur le même tracé ou recherche d'un nouveau tracé). Pour des raisons financières, et liées à la nécessité de raccorder les branchements privés, la variante consistant à construire le nouveau collecteur principal à proximité immédiate du

¹⁴ cf. annexe n° 12

tracé actuel a été retenue. En effet, ces travaux se dérouleront sur un secteur déjà en chantier, restreignant ainsi les désagréments à un même périmètre.

Son tracé, en prolongation de l'axe du collecteur équipant le quartier Le Corbusier, passera au travers de la Place de la Gare légèrement au sud du bâtiment Léopold-Robert 63, contournera ce dernier bâtiment pour rejoindre, par l'avenue de la Gare, le collecteur sis sous l'avenue Léopold-Robert au droit de l'immeuble Léopold-Robert 61. Ce tronçon reconstruit permettra ainsi de relier l'équipement récemment réalisé dans le quartier Le Corbusier et celui rénové au cours des dernières années entre la Place du Marché et l'avenue de la Gare¹⁵.

Le secteur de la Place de la Gare sera équipé d'un réseau séparatif, et le collecteur des eaux de ruissellement sera surdimensionné pour augmenter sa capacité de rétention lors de précipitations abondantes.

Chauffage à distance et éclairage public

Les travaux envisagés par Viteos concernent principalement le chauffage à distance (CAD) ainsi que l'éclairage public¹⁶. Comme pour le collecteur, le réseau de CAD doit être poursuivi jusqu'au quartier Le Corbusier selon un tracé qui reste à préciser (le réseau étant à créer, nous disposons à ce stade d'une confortable marge de manœuvre : le tracé définitif sera arrêté selon les derniers éléments du projet qui pourraient encore évoluer comme le positionnement précis des arbres).

Viteos profitera de ces travaux pour prolonger le réseau de CAD sur la Place et assurera la jonction avec le quartier Le Corbusier. Le bâtiment Gare 6 – 8 sera également raccordé au CAD à cette occasion.

L'éclairage de la Place sera entièrement revu pour intégrer les nouvelles caractéristiques de la Place et lui conférer une atmosphère propre. Une batterie électrique sera déplacée pour permettre l'implantation de l'un des deux couverts et éviter les conflits avec les fondations des piliers qui soutiennent la toiture.

Bâtiment TRN

Le cahier des charges du concours prévoyait la réalisation d'un bâtiment (environ 200 m² surface de plancher brute (SPB)) pour abriter les activités commerciales et de "back-office" des TRN. Or, les lauréats du concours ont pris l'option audacieuse de renoncer à la construction de cet édicule qui, selon eux, aurait péjoré les qualités intrinsèques de la Place et des bâtiments alentours.

Suite au concours, et avant de renoncer définitivement à cette construction, de nombreux contacts ont été noués avec les propriétaires voisins pour tenter de finaliser l'implantation TRN.

D'abord pressenti dans l'angle nord-ouest du bâtiment de la Gare (emplacement de l'actuel McDonald's), cette implantation s'est avérée impossible et c'est finalement avec La Poste qu'une issue favorable a été trouvée. L'implantation de TRN se concrétisera dans l'angle sud-ouest du bâtiment Léopold-Robert 63, de plain-pied sur la Place. **En termes de localisation et de surface, ces locaux remplissent parfaitement les exigences de proximité et de fonctionnalité exprimées par les TRN.**

¹⁵ cf. annexe n° 13

¹⁶ cf. annexe n° 13

Infrastructures TRN

Les lignes de contact des trolleybus arrivant au terme de leur durée de vie d'exploitation, les TRN ont évalué, l'année dernière, leur renouvellement sur l'ensemble du réseau. **Il s'est agi là d'une réflexion globale menée par une entreprise indépendante, et sans lien direct avec la question du réaménagement de la Place de la Gare – hormis en termes de planning.**

Les raisons évoquées par l'entreprise pour l'abandon des trolleybus sont les suivantes :

- *coût du remplacement et de l'entretien de l'infrastructure aérienne* : le seul remplacement des infrastructures de la Place serait devisé à 2.5 millions de francs (montant annoncé par TRN au projet d'agglomération de 2007);
- *coût du parc véhicules* : l'exploitation trolleybus engendre un nombre de véhicules supérieur, notamment en raison des "doublures" autobus à conserver en cas de panne ou d'interruption d'itinéraires;
- *extension des locaux* : les garages et ateliers TRN étant proches de la saturation, le maintien du parc trolleybus aurait engendré d'importants travaux d'extension des locaux;
- *conditions climatiques* : l'entretien hivernal, particulier à La Chaux-de-Fonds, est pénible pour le personnel, coûteux et peu respectueux de l'environnement (plus d'une tonne de dégivrant utilisée par année);
- *conditions d'exploitation* : au-delà du manque de flexibilité du réseau trolleybus en cas de manifestations ou de chantiers, et de la difficulté à faire évoluer le réseau, la législation fédérale exige désormais des formations distinctes pour les conducteurs de trolleys et d'autobus;
- *amélioration des technologies* : si la question n'était pas envisageable il y a quelques années, les avancées récentes permettent de s'orienter vers le remplacement du parc trolleybus par des véhicules présentant des bilans énergétiques comparables, voire plus favorables.

Sur demande du conseil d'administration des TRN, le Conseil communal a donc admis le principe d'abandonner les trolleybus, à la condition que le nouveau parc présente des avantages comparables en termes d'émissions sonores et polluantes. A ce stade, les TRN se sont engagés à orienter leurs achats futurs vers des véhicules hybrides dotés d'un moteur à propulsion électrique couplé avec un moteur diesel. Sept véhicules hybrides circuleront sur le réseau urbain en 2012 déjà.

Stratégie de régulation des feux

La vétusté des installations actuelles de régulation des feux lumineux de l'avenue Léopold-Robert rend leur remplacement impératif, indépendamment du projet de réaménagement de la Place de la Gare.

Cela n'a échappé à personne, lors des dernières modifications du schéma de circulation intervenues en ville ces dernières années, les ajustements à apporter au réglage des feux de signalisation ont posé d'innombrables problèmes car les modules et les logiciels ne sont plus adaptés aux exigences actuelles.

Sans compter qu'à chaque modification, lors de travaux ou simplement suite à l'usure normale, les boucles inductives installées dans le sol et nécessaires à la priorisation des transports publics sont à refaire.

Ainsi, un groupe de travail composé de plusieurs services ainsi que des TRN et du service d'incendie et de secours (SIS) a été mis sur pied et une étude a été commandée à un expert externe pour revoir la stratégie de régulation des feux de l'avenue Léopold-Robert. Un rapport en ce sens vous sera présenté prochainement en vue d'une demande de crédit pour l'acquisition d'une nouvelle technologie et de nouvelles infrastructures. Elles permettront notamment d'absorber les changements de circulation générés par les projets de la Place de la Gare et du futur quartier Le Corbusier. Nous n'entrons donc pas ici dans de plus amples détails.

Wifi

Suite aux consultations menées, il a été jugé opportun de mettre en place l'infrastructure nécessaire à une connexion wifi pour le public du site.

Les détails techniques de cette infrastructure ne sont pas encore précisés mais il va de soi que, bien que public, cet accès à internet répondra aux exigences légales et de sécurité et nécessitera à un moment donné une authentification (code reçu par SMS par exemple) de manière à prévenir toute utilisation abusive.

Les travaux de génie civil et l'appareillage (fourniture et pose) nécessaire à la mise en place de ce service seront financés par un crédit à solliciter dans le cadre de l'équipement de plusieurs sites en ville.

Divers

Viteos reverra ponctuellement son réseau d'eau pour répondre notamment aux nouveaux besoins du SIS intervenus suite au réaménagement. Un nouveau plan des bornes hydrantes a été établi à cet effet.

A la demande de plusieurs personnes dans le cadre de la consultation publique, l'installation de fontaines distribuant de l'eau potable sur la Place sera aussi examinée.

Viteos procédera encore au débranchement de quelques raccordements gaz qui ne sont plus utilisés.

Swisscom entreprendra les travaux nécessaires au déplacement des cabines téléphoniques, dont le nombre sera réduit

5. Passerelle au-dessus des voies

Dans le cadre du plan spécial "Le Corbusier", le principe de la réalisation d'une passerelle au-dessus des voies CFF reliant la Place de la Gare au parc des Crêtets a été entériné.

Dans le cadre du concours de réaménagement de la Place de la Gare, celui-ci comportait une partie ayant trait au traitement architectural de la passerelle ainsi qu'à son accrochage sur la Place. Il était demandé aux concurrents de réfléchir à ces éléments de manière à ce que le projet de Place et celui de passerelle forment un tout cohérent.

Toutefois, le maintien du square est un des éléments essentiels du projet retenu, et constitue par conséquent une contrainte forte sur le projet de passerelle. Les lauréats ont ainsi proposé de greffer la passerelle sur le bâtiment du périmètre A du quartier Le Corbusier, approche que le jury a suggéré de reconsidérer.

Un mandat d'études (phase avant-projet) a donc été attribué afin de déterminer l'implantation finale de la passerelle, conformément au rapport voté par le Conseil général le 14 avril 2008 (PV n°51, Séance du Conseil général du 14 avril 2008, pages 4378 ss).

Le lancement de cette étude arrive à point nommé, puisqu'elle pourra intégrer l'ensemble des éléments de la Place, à savoir non seulement le réaménagement lui-même, mais aussi le parking au sud des voies CFF et la construction du bâtiment de tête du quartier Le Corbusier.

6. Le plan d'alignement¹⁷

Les couverts étant prévus sur domaine public en limite de bien-fonds privés, il s'est avéré nécessaire de lancer une procédure relative aux alignements. Celle-ci est notamment justifiée pour les raisons suivantes :

- un plan d'alignement permet de supprimer les gabarits des bâtiments situés sur domaine public et bordant la Place et d'assurer à celle-ci un espace bien défini en décrétant des alignements obligatoires pour lesdits bâtiments (art. 23 RELCAT);
- il n'existe pas de route actuellement entre l'avenue des Marchandises et la Place de la Gare. Selon l'article 72, alinéa 1, LCAT, la création de cette voie de circulation pour l'accès des transports publics nécessite un plan d'alignement.

Un nouvel alignement est donc créé sur les bâtiments existants entourant la Place. Un alignement secondaire est également ajouté dans l'angle sud-ouest du bâtiment de la Chambre suisse d'horlogerie (bien-fonds 9730 du même cadastre) afin de laisser à cette dernière une possibilité d'extension du bâtiment au sens de l'article 56 du règlement d'aménagement communal.

Finalement, ce plan d'alignement supprime un alignement entre la Chambre suisse d'horlogerie et La Poste (bien-fonds 5789 du même cadastre) ainsi qu'un alignement traversant le bâtiment de La Poste.

Le nouveau plan d'alignement est soumis à l'approbation de votre Autorité via un arrêté spécifique.

7. Parking de grande capacité

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

¹⁷ cf. annexe n° 14

D'entrée de jeu, l'éventualité de réaliser ce parking sous la Place de la Gare a été écartée pour les raisons suivantes :

- intégration difficile des trémies d'accès au parking souterrain;
- présence de nombreux réseaux souterrains sous la Place;¹⁸
- saturation de l'avenue Léopold-Robert rendant impossible d'augmenter encore la charge de trafic aux abords de la Place.

D'autres solutions ont donc dû être esquissées au sud des voies CFF et différents mandats ont été confiés à cet effet :

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

Trois variantes d'implantation ont été étudiées¹⁹, à savoir :

- l'implantation du parking dans le talus (variantes I et II);
- l'implantation du parking au-dessus des voies CFF (variante III).

Variantes I et II

Les variantes I et II s'implantent sur une bande de terrain étroite, située au sud de la gare CFF entre la plateforme ferroviaire et la rue du Commerce. Le site présente une très forte déclivité transversale, d'environ 34° à 40°, plus ou moins constante sur la longueur. La longueur maximale de l'ouvrage est d'environ 300 mètres.

Pour les circulations verticales piétonnes, on tiendra compte des passages transversaux nord-sud existants ou projetés au droit des voies CFF. Le passage inférieur actuel sous les voies CFF et l'emplacement d'une future passerelle au-dessus des voies dans la partie ouest conditionnent la position de deux cages d'ascenseurs et d'escaliers.

Dans les deux cas, la capacité du parking peut atteindre 779 places, respectivement 764 places.

La capacité maximum évoquée induit deux niveaux au-dessus de la rue du Commerce. Elle pourrait donc être diminuée de 240 places environ, pour que le faite du nouveau bâtiment ne dépasse pas le niveau de la rue du Commerce .

Cette limitation permet aussi de réserver la possibilité de construire ultérieurement un bâtiment à vocation secondaire ou tertiaire au niveau de la rue du Commerce et de bénéficier, ainsi, de la proximité de la gare pour densifier et offrir de nouvelles surfaces utiles.

¹⁸ cf. annexe 13

¹⁹ cf. annexes n° 15, 16, 17, 18 et 19

Variante III

Dans la variante III, la plateforme ferroviaire, située entre le bâtiment de la gare et le pied du talus bordant au nord la rue du Commerce, présente une largeur d'environ 60 mètres qui permet l'implantation d'un bâtiment au-dessus des voies.

Cette variante tient compte également des circulations verticales existantes ou futures. L'aménagement actuel, constitué d'un ascenseur, d'une cage d'escaliers et d'un passage inférieur sous les voies CFF, pourrait être maintenu et servirait à l'exploitation du parking.

De même, la future passerelle, dont le tracé est prévu plus en ouest, pourrait également être intégrée au projet pour constituer un ensemble cohérent et harmonieux. La réalisation de deux niveaux de parking serait possible. La surface du bâtiment serait d'environ 6'520 m² par niveau (90.20 mètres x 72.30 mètres). Le nombre de places serait de 258 pour le niveau inférieur et de 250 pour le niveau supérieur, soit un total de 508 places.

Il serait possible d'augmenter ce nombre en transformant la dalle toiture du bâtiment en parking à ciel ouvert. La capacité serait alors de l'ordre de 750 places.

Variantes retenues

La faisabilité technique des trois variantes est attestée par le bureau d'ingénieurs civils.

Toutefois, suite à la présentation des variantes aux CFF, ceux-ci ont exclu d'emblée la variante III en raison des trop fortes contraintes de l'ouvrage pendant la période du chantier sur l'exploitation des lignes, mais surtout du fait que cette variante limite trop les possibilités d'extensions ou de modifications futures de la plateforme ferroviaire.

Restent donc les variantes I et II qui sont relativement similaires et ne se distinguent que du point de vue du système constructif. Un calcul théorique de rentabilité, sur la base d'hypothèses plausibles, a été établi de manière à venir compléter la faisabilité technique par la viabilité économique.

Les coûts évoqués par le bureau d'ingénieurs et complétés par des informations obtenues auprès de CFF pour la réalisation de la variante I ou de la variante II s'élèvent à CHF 40'000.--/place (+/- 25 % y.c acquisition du terrain et TVA), soit un prix comparable à ceux constatés dans les constructions récentes de parkings souterrains.

À ce stade de l'étude, la réalisation d'un parking dans le talus au sud des voies CFF apparaît donc possible.

C'est pourquoi, et conformément aux souhaits précédemment exprimés par le Conseil général, le Conseil communal sollicite un crédit de CHF 380'000.-- afin de développer l'avant-projet de l'ouvrage (SIA 103, phase 4.1.32) pour la réalisation de ce parking, préciser les solutions techniques et architecturales à mettre en œuvre, définir le dimensionnement et les coûts de réalisation et assurer le montage financier du projet. A ce stade, le Conseil communal entend privilégier une solution en partenariat avec des investisseurs privés, étant entendu qu'une participation publique semble s'imposer vu l'utilité publique indéniable d'un tel ouvrage.

8. Coûts, financements et effet d'entraînement

Coûts et financements

Place de la Gare

Si les montants annoncés aujourd'hui semblent importants, il convient de rappeler que la Place représente un espace très vaste (18'000 m²), 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 nouvel aménagement fournit en outre l'occasion de renouveler les infrastructures souterraines. Ces travaux sont nécessaires, comme évoqué précédemment.

Le montant total de l'investissement pour le nouvel aménagement de la Place de la Gare se décompose de la façon suivante^{20 21} (les montants sont exprimés en millions) :

	CFC 1 à 4 ²²	CFC 5 ²³	Total HT	TVA 8%	Total TTC
LCF/am. urbains	9.90	1.90	11.80	0.95	12.75
LCF/infrastructures	2.90	0.20	3.10	0.25	3.35
Viteos/infrastructures	1.90	0.20	2.10	0.20	2.30
Investissement TRN	0.80	0.20	1.00	0.10	1.10
Investissements tiers	0.10	0.00	0.10	0.00	0.10
Total	15.60	2.50	18.10	1.50	19.60

Les participations financières au projet se font de la manière suivante :

Total du projet	19.6
~ Confédération, par projet d'agglomération (à indexer sur l'IPC depuis 2007)	1.90
~ Participation du Canton ²⁴	0.70
~ Part Viteos	2.40
~ Part TRN	1.10
~ Participation tiers	0.10

²⁰ cf. annexe n° 20 et 21

²¹ Le coût global du projet ne tient pas compte des investissements propres de TRN pour le réaménagement des locaux sis dans le bâtiment Léopold-Robert 63 qui accueilleront les activités commerciales de TRN ni des équipements propres à l'exploitation (distributeurs à billets, système d'information, etc.).

²² Travaux préparatoires, gros œuvre, aménagements

²³ Honoraires et autres frais

²⁴ En cours de négociation, le canton étant entré en matière sur le principe mais n'ayant pas encore confirmé le montant.

Total intermédiaire à charge de la Ville, dont :	13.40
~ Taxe d'épuration	3.25
~ Prélèvement au fonds de soutien à l'économie et en faveur des mesures liées à la mobilité	3.50
Total prévu à charge des comptes ordinaires de la Ville	6.65

A noter encore que l'investissement sera réparti sur quatre exercices comptables.

Rue Daniel-JeanRichard et rue des Musées

En complément au cahier des charges initial, les architectes ont proposé un aménagement qui s'étend jusqu'à la rue du Roulage de façon à intégrer les sorties de la Place au réaménagement de celle-ci. Le Conseil communal s'étant engagé à ne pas dépasser le montant de CHF 10'000'000.-- (hors TVA et honoraires et avant subventions) pour le crédit d'aménagement proprement dit, l'aménagement de la rue Daniel-JeanRichard et de la rue des Musées est proposé ici à titre d'option, comme une prolongation possible et somme toute logique du projet.

Ces deux tronçons de rues ne nécessitent pas de travaux sur les infrastructures souterraines et les coûts de réaménagement incombent dans leur intégralité à la Ville, selon le tableau ci-dessous.

	CFC 1 à 4 ²⁵	CFC 5 ²⁶	Total HT	TVA 8%	Total TTC
LCF/am. urbains	0.65	0.15	0.80	0.07	0.87

L'aménagement de rue Daniel-JeanRichard et de la rue des Musées, en tant qu'option, fait ainsi l'objet d'un arrêté différent permettant au Conseil général de décider s'il entend donner la priorité au respect du cadre budgétaire fixé initialement ou intégrer cette partie au projet de réaménagement.

Du point de vue du Conseil communal, la réalisation du réaménagement de ces deux rues paraît cohérent, notamment sur la rue Daniel-JeanRichard de manière à créer progressivement une traversée est-ouest de la ville parallèle à l'avenue Léopold-Robert où le trafic est modéré et les aménagements conçus également pour la mobilité douce.

Effets d'entraînement

Par ailleurs, le projet aura un **effet multiplicateur non négligeable**. L'ouverture de la Place de la Gare sur le quartier Le Corbusier rattachera ce dernier au reste de la ville, et attirera ainsi des investisseurs. Le projet de tribunal unique et celui d'un hôtel par exemple, seront très probablement facilités par le nouveau visage de la Place.

²⁵ Travaux préparatoires, gros œuvre, aménagements

²⁶ Honoraires et autres frais

Et sur la Place elle-même, un effet d'entraînement est aussi clairement attendu. La Poste, par exemple, a d'ores et déjà annoncé qu'elle entreprendrait des transformations dans son bâtiment du côté sud de manière l'ouvrir sur la place.

Conventions avec des tiers

À ce stade, certaines négociations doivent encore être menées à terme avec les TRN, Viteos et des propriétaires riverains et plus précisément avec les propriétaires de l'immeuble Léopold-Robert 65-67.

TRN

Des discussions préalables ont eu lieu avec TRN et sont sur le point d'aboutir à la conclusion d'une convention où sont fixés les éléments de participation de TRN aux coûts du réaménagement, en surplus des coûts générés par leurs propres activités et déjà assumés.

Viteos

Un accord est en voie de finalisation avec Viteos de manière à ce que l'entreprise finance les coûts d'investissement liés à ses propres réseaux ainsi qu'à l'éclairage public. L'annuité relative à l'investissement concernant l'éclairage public sera portée en augmentation du mandat de prestations confié à Viteos pour cette tâche.

Propriétaires Léopold-Robert 65-67

Les représentants des services communaux et du Conseil communal ont rencontré à plusieurs reprises les propriétaires de l'immeuble Léopold-Robert 65-67 pour discuter des implications du projet de réaménagement sur leur bien-fonds et solliciter leur entrée en matière quant à l'aménagement envisagé de la Place.

Tout d'abord assez réticents, les propriétaires sont néanmoins entrés en matière suite à la prise en compte d'un grand nombre de leurs préoccupations et des garanties apportées par les adaptations du projet.

Les discussions sont bien avancées et un terrain d'entente est sur le point d'être trouvé. Cet accord sera formalisé par une convention qui fixera les modalités – d'exécution et d'exploitation de la Place.

9. Calendrier

En cas d'acceptation du crédit par votre Conseil, le calendrier prévu pour la mise en œuvre du projet est le suivant :

- mai – décembre 2012 : appels d'offres et adjudications et travaux préparatoires;
- 2013 : chantier secteur ouest (couvert des bus) et centre;
- 2014 : chantier secteur est;
- 1^{er} semestre 2015: finitions.

Il est par ailleurs prévu de fournir régulièrement des informations à la population sur l'évolution du projet, par exemple sur le site internet www.placedelagare.ch.

10. Conséquences sur les finances communales

Les coûts de fonctionnement du nouvel aménagement ne sont pas chiffrables. Toutefois, dans son ensemble, il ne présente pas de nouvelles surfaces à entretenir. En outre, le projet a été soumis pour préavis aux différents chefs de services concernés en vue d'intégrer leurs remarques pour réduire les coûts de fonctionnement du projet.

Les grands espaces libres sur un seul niveau devraient faciliter le déneigement. La surface du square étant réduite et de nouveaux arbres étant replantés, il est possible d'imaginer que le temps dévolu à la taille des grands arbres diminue. Le principe de la toiture des couverts a été imaginé de manière à réduire tant que possible les interventions humaines. Ce sont donc autant d'exemples qui laissent penser que le projet aura de faibles incidences en termes de coûts de fonctionnement. Les charges financières sont, elles, présentées ci-dessous.

Aménagements urbains – Place

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée sur le coût net à charge de la Ville, au taux d'amortissement moyen de 5.60 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 6'650'000.-- x 5.60 % :	CHF	372'400.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	96'425.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	468'825.--

Aménagements urbains – rues des Musées et Daniel-JeanRichard

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée au taux d'amortissement moyen de 3.70 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 870'000.-- x 3.70 % :	CHF	32'190.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	12'615.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	44'805.--

Infrastructures

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée au taux d'amortissement moyen de 3.80 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 3'250'000.-- x 3.80 % :	CHF	123'500.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	47'125.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	170'625.--

L'intégralité de ce montant est financé par la taxe d'épuration.

Charge d'intérêts éclairage public

La réalisation de ces installations aura pour effet une augmentation de l'annuité (durée d'amortissement moyenne de 30 ans) de CHF 58'120.--.

Crédit d'étude parking

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée au taux d'amortissement moyen de 20 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 380'000.-- x 20 % :	CHF	76'000.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	5'510.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	81'510.--

Au total, la charge annuelle théorique²⁷ d'amortissement et d'intérêts se monte à CHF 823'885.--.

11. 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. Il n'est toutefois par envisagé de recourir à la dotation de poste supplémentaire dans le cadre de ce projet.

12. 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.

13. Eléments relatifs au développement durable

aspects environnementaux, sociaux et économiques

L'un des éléments centraux du développement durable, outre la prise en compte des dimensions environnementale et économique, réside, au plan social, dans l'intégration des acteurs qui composent une société au processus d'élaboration et de décision d'un projet.

²⁷ Les durées d'amortissement sont différentes pour chaque rubrique, de sorte que ce montant total ne correspond pas à la charge effective ou moyenne qui grèvera les comptes de fonctionnement.

A ce titre, le projet de réaménagement de la Place de la Gare est exemplaire car jusqu'ici, aucun projet mené par la Ville n'est allé si loin dans l'information et la consultation. A chaque étape du projet, les différents groupes d'intérêt et la population ont été au moins informés des démarches entreprises mais ont également eu la possibilité de s'exprimer et de faire valoir des remarques et des idées, des prémices du réaménagement (ateliers) à sa finalisation (projet abouti). La plupart ont pu être intégrées ou le seront dans le projet de la Place de la Gare.

Cela dit, et sans s'appesantir sur la prise en compte des trois dimensions du développement durable, la volonté de faire de la Place de la Gare un lieu de vie pour tous et de la rendre plus sûre et accessible à chacun (dimensions sociale et environnementale) ainsi que l'effet d'entraînement sur l'économie et la dynamique locale (dimension économique) font de ce projet un projet exemplaire.

14. Approbations préalables

Commissions et offices consultés

Les consultations suivantes ont été menées auprès de différentes commissions et offices, qui ont toutes et tous donné leur aval, sans restriction :

- ~ Commission d'urbanisme : 10 février 2011 et 15 décembre 2011;
- ~ Office fédéral de la culture : 21 juillet 2011;
- ~ Commission d'experts pour la mise en valeur du patrimoine urbain horloger La Chaux-de-Fonds / Le Locle : 6 décembre 2011;
- ~ Commission intercommunale d'aménagement du territoire : 11 janvier 2012.

La commission des infrastructures s'est en outre prononcée, le 13 février 2012, à l'unanimité des membres présents en faveur du crédit concernant les infrastructures souterraines, d'un montant de CHF 3'250'000.-- TTC.

Des séances d'information et de consultation ont également eu lieu avec les services cantonaux, à savoir le service de l'aménagement du territoire, le service de l'environnement et de l'énergie, le service des transports et le service des ponts et chaussées. Tous ont également approuvé le projet.

Un projet partagé

Comme déjà évoqué, le projet objet de la présente demande de crédit est le fruit d'un long processus de réflexion, de consultation et de maturation qui tient compte de façon équilibrée de toutes les sensibilités exprimées.

15. Classement des motions, postulats et interpellations

Motion de M. Gérard Bosshart et consorts "Pour l'aménagement d'une zone de rencontre à la Place de la Gare" (26 jan. 2004).

Le projet de zone de rencontre aux abords de la Grande-Fontaine sera certainement refusé par le peuple suite à l'aboutissement du référendum.

Entre autres causes, nous pensons que le secteur autour du Casino-Grande-Fontaine est mal choisi, car il ne fonctionne pas aujourd'hui comme zone de rencontre et que ce n'est pas parce qu'on le qualifiera comme tel qu'il le deviendra. Au surplus, le coût de cet aménagement a été jugé prohibitif.

Par contre, la Place de la Gare fonctionne aujourd'hui déjà comme zone de rencontre, malgré son mauvais aménagement. Elle est donc naturellement destinée à devenir une vraie zone de rencontre, de sorte qu'une étude doit être conduite en vue de son aménagement pour que cette vocation puisse être pleinement réalisée. Les aménagements de la Place de la Gare devraient être simples, souples et évolutifs, afin d'étendre prioritairement les zones réservées aux piétons, de les rendre attractives, de les relier entre elles et d'envisager un déplacement du trafic des trolleybus pour en libérer la Place, ce qui toutefois ne constitue pas un impératif. Ces aménagements devraient par ailleurs être de nature à contribuer à "sécuriser" le secteur de la Gare.

Le Conseil Communal est invité à présenter une étude à ce sujet.

Amendement du groupe Libéral-PPN à la motion "Pour l'aménagement d'une zone de rencontre à la Place de la Gare" (02 fév. 2005).

Le texte original de la motion est complété par le paragraphe suivant :

Afin de pouvoir juger de l'intérêt porté à ce projet par la population et pour mesurer les éventuelles nuisances engendrées par le réaménagement de la Place de la Gare, une période d'essai de 2 ans au moins devra précéder une éventuelle réalisation définitive. A la fin de cette période d'essai, un bilan sera fait et au cas où le projet serait abandonné, la Place de la Gare devra pouvoir retrouver son état original. Les investissements consentis par la commune devront tenir compte de cet aspect temporaire et des difficultés financières que rencontre actuellement la ville.

Motion de M. Claude André Moser et consorts "Un parking au-dessus des voies CFF" (27 avr. 2011).

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 des matchs de hockey.

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

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

Postulat de M. Hughes Chantraine et consorts (27 avr. 2011).

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

Vu le projet élaboré depuis 2008 en concertation avec les acteurs intéressés et la population chaud-de-fonnière, le Conseil communal estime avoir répondu à la motion de M. Gérard Bosshart.

Concernant l'amendement à cette motion, et compte tenu des options prises dans le projet et des implications de celles-ci sur le fonctionnement de la Place et de son accessibilité, notamment du point de vue des transports publics, il n'est pas envisageable de procéder, comme ce fut le cas à la Place du Marché, à une période de test. Le Conseil communal considère que le large processus participatif qui a prévalu pour ce projet remplace avantageusement une telle période d'essai et espère que les membres du Conseil général partageront cette position.

Sur la motion de M. Claude-André Moser et le postulat de M. Hughes Chantraine, le Conseil communal démontre dans le présent rapport qu'il partage l'analyse des motionnaires et postulants quant à la nécessité d'offrir la possibilité aux usagers de la gare et des infrastructures culturelles et sportives alentours de trouver en suffisance et hors domaine public des possibilités de stationnement. Pour être attractive, cette offre devra néanmoins s'accompagner d'une politique de stationnement sur le domaine public plus restrictive qu'elle ne l'est aujourd'hui. Cette question devra donc être réétudiée.

Le Conseil communal a pris l'initiative d'étudier plusieurs variantes d'aménagement d'un parking de grande capacité à proximité de la gare. Pour les raisons évoquées plus haut, il s'avère que la réalisation d'un parking sur les voies CFF est impossible. Toutefois, le Conseil communal s'engage à poursuivre le projet de parking et demande à cet effet un crédit d'étude.

En cela, le Conseil communal estime avoir apporté les éléments de réponse nécessaires au classement des motions, amendements et postulats ci-dessus et vous propose en conséquence de procéder à leur classement.

16. Conclusion

Rendre plus convivial et plus sûr l'un des lieux les plus fréquentés de la ville, préparer l'arrivée du TransRUN/RER et assurer un fonctionnement optimal de la première interface de transports, dynamiser encore la fréquentation du centre-ville, améliorer l'accueil des visiteurs de la Métropole horlogère, relier le centre-ville au nouveau quartier Le Corbusier, encourager de nouveaux partenaires – publics, parapublics et privés – à investir à La Chaux-de-Fonds, mettre en valeur l'architecture remarquable des bâtiments jouxtant la place; tels sont les objectifs auxquels les riverains de la Place de la Gare, ses usagers et l'ensemble de la population ont été conviés à travailler depuis quatre ans.

Le résultat qui vous est soumis aujourd'hui est le fruit de ce travail collectif, enrichi des propositions constructives entendues tout au long de ce processus participatif, et que les lauréats du concours, les services de la Ville et le Conseil communal ont eu le plaisir de synthétiser, avec l'espoir qu'il suscite adhésion et enthousiasme.

C'est donc cet élan et cet état d'esprit que nous vous prions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de prolonger en adoptant les arrêtés relatifs aux investissements et au plan d'alignement qui vous sont soumis ci-après et en classant les motions et postulats rappelés au chapitre 15.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président:

Pierre-André Monnard

Le chancelier:

Thibault Castioni

Arrêté n°1

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier – Un crédit de CHF 12'750'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour le réaménagement de la Place de la Gare.

Article 2. - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 5.6 %.

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.

Arrêté n°2

Article premier – Un crédit de CHF 870'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour le réaménagement de la rue des Musées et de la rue Daniel-JeanRichard.

Article 2. - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 3.7 %.

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.

Arrêté n°3

Article premier – Un crédit de CHF 3'250'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour la reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux claires et des eaux usées dans le périmètre du projet de réaménagement de la Place de la Gare.

Article 2. - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 3.8 %.

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.

Arrêté n°4

Article premier – Un crédit de CHF 380'000.-- TTC est accordé au Conseil communal l'étude d'avant-projet et projet de l'ouvrage pour la réalisation d'un parking au sud des voies CFF.

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.

Arrêté n°5

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

Vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979

Vu l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), du 2 octobre 1989

Vu l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986

Vu la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), du 24 janvier 1991

Vu le décret sur la conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire, du 26 janvier 2005

Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), 16 octobre 1992;

Vu la loi cantonale sur les constructions (LConstr), du 25 mars 1996, et son règlement d'exécution (RELConstr), du 16 octobre 1996;

Vu la loi cantonale sur la protection des eaux, du 15 octobre 1984, et son règlement d'exécution, du 18 février 1987;

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- Le plan des alignements "Aménagement de la Place de la Gare" accepté sur le principe le 15 février 2012 par le Conseil communal, échelle 1:1000, plan dessiné le 21 décembre 2011 est adopté.

Article 2.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL	
Le président	La secrétaire
Pierre-Alain Borel	Maria Belo

M. Francis Stähli, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il est 22h10. En principe, la séance dure de 19h30 à 22h00. Nous allons aborder un rapport très important, qui demandera plus que 5 minutes. Cela pose un problème d'organisation. Un ordre du jour, comme celui de ce soir, garantit que nous arrivions à 22h10 au dernier rapport.

Pourquoi en est-on là ? Comme cela n'est pas la première fois, je pose la question. J'ai la charge de Conseiller général, mais aussi d'autres charges et je ne veux pas impliquer des débordements pareils. Ou on liquide l'objet en 2 minutes, ou on va au fond des choses et on termine à minuit.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La question de M. Stähli est, évidemment, pertinente. J'aimerais signaler quelques éléments et demander un peu de compréhension pour cette année particulière.

Le Conseil communal a vu, en préparant l'ordre du jour avec la présidence, la charge qu'il représentait. Il a insisté pour que l'ensemble des rapports puisse passer, compte tenu de la charge qui attend les séances suivantes, notamment la séance de relevés). Le Conseil communal, demain matin, devrait adopter 5 rapports, qui ne représentent pas la totalité de l'ordre du jour qui nous attend au mois d'avril. Le report de ce rapport provoquera certaines difficultés.

Cette année est particulière car, la prochaine séance se déroulera au mois d'avril, puis, il y a la séance des comptes au mois de mai. En juin, il y a une séance consacrée à l'installation des autorités. Entre le début du mois d'avril et le début du mois de juillet, nous ne pouvons présenter aucun rapport qui doit donner lieu à des travaux cette année. Si l'on tient compte des délais référendaires et de mise en soumission, ce qui n'est pas passé avant le mois d'avril n'est pas mis en œuvre cette année.

Le Conseil communal est conscient de cette difficulté, c'est pourquoi il a ajouté une session de relevés au mois d'avril. Il vous demande, ce soir, d'accepter de prolonger la séance, de façon extraordinaire. Il s'est entretenu avec le Président, compte tenu de cette situation exceptionnelle et de l'importance des rapports proposés.

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Lorsque l'ordre du jour est préparé, pourquoi les gros rapports, comme celui de la Place de la Gare, ne sont pas placés en premier ?

M. Yves Strub, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR est tout à fait d'accord de discuter le temps qu'il faudra pour avancer dans ce rapport. S'il y a autant de rapports, c'est que la Ville est dynamique. Il faut saisir la balle au bond !

M. Karim Boukhris, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous nous penchons aujourd'hui sur un objet important pour la Ville à plus d'un titre. Tout d'abord, il s'agit de la mise en valeur d'un espace représentatif de la Ville puisque la Place de la Gare fait office de porte d'entrée pour les voyageurs et influence notablement l'image de celle-ci. Par ailleurs, le nouveau quartier le Corbusier se saurait être réellement abouti sans être rattaché de manière adéquate à la Place de la Gare.

Parmi tous les avantages que ce réaménagement apportera, nous considérons comme central celui qui touche à la séparation des trafics sur cette place. À l'heure actuelle, force est de constater que la superposition du trafic automobile, piéton et des transports publics ne peut être satisfaisant. Le projet retenu réserve une part importante à cet aspect en séparant très clairement le passage des voitures de celui des transports publics et des piétons. Par contre, nous aurions encore une question relative au passage des bus entre l'immeuble de la Chambre suisse d'horlogerie et celui de la Poste : nous voudrions savoir si, comme le montrent les plans que nous avons reçus, les bus passeront plutôt sur le côté est ou, comme le laisse entrevoir la maquette et les animations, s'ils passeront plutôt au centre ou carrément du côté ouest de la route.

Cet élément faisait logiquement partie des critères établis lors de la phase d'élaboration. Une élaboration a été accompagnée de nombreuses concertations. Le groupe POP tient à remercier le Conseil communal pour avoir organisé une réelle participation de la population et des différents milieux concernés. Cette façon de procéder ne peut qu'être bénéfique à l'élaboration d'un projet.

Nous pensons d'ailleurs que c'est grâce à cette écoute que des acteurs, comme la Poste, sont amenés à prendre une part active au projet avec la perspective de l'ouverture d'un accès client depuis la place.

Le réaménagement de la place de la gare proprement dit, est accompagné d'autres crédits. Ainsi, le crédit d'étude pour la création d'un parking au sud des voies nous apparaît également comme nécessaire. La réalisation d'un tel parking participera au transfert modal en devenant un véritable parking d'échange.

De plus, les travaux liés à la place permettent d'intervenir sur les infrastructures d'évacuation des eaux. Ici, la chronologie est quasi parfaite puisque ces conduites arrivent gentiment à la fin de leur espérance de vie. Comme nous l'avons vu précédemment, notre taux de renouvellement des canalisations n'est pas suffisant. Les 3 millions investis ici nous permettront de rattraper un peu de notre retard.

Comme vous l'aurez compris, le groupe POP vous propose non seulement d'accepter l'ensemble des crédits demandés mais également de défendre activement ce projet de réaménagement essentiel pour notre Ville.

Je tiens à remercier les auteurs du rapport et féliciter les acteurs de l'information faite, notamment le site internet. Nous souhaitons que la procédure consultative, telle que construite autour de ce projet, soit réitérée à l'avenir. Je vous remercie.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Ce rapport est très complet et répond à la plupart des questions.

Nous saluons le processus mis en route auprès de la population et des associations. C'est très positif et nous avons vu le projet évoluer.

Nous pensons qu'il est temps de repenser cette place, compte tenu de la nouvelle affectation de la zone ouest et de la nécessité de moderniser les infrastructures souterraines.

Le monument Numa-Droz fait partie du paysage urbain et ferme bien la place actuelle. La structure monumentale de Charles L'Eplattenier avait toute sa raison d'être. Numa-Droz, notre premier Conseiller fédéral radical, représente un mouvement démocratique et républicain auquel nous sommes tous attachés. Numa-Droz était notamment le défenseur de la laïcité et d'une instruction publique à la portée de tous. Le monument a été le décor de photographies de beaucoup de groupes de contemporains, mais aussi le témoin de manifestations politiques et populaires.

Nous remercions le Conseil communal d'avoir associé les anciens radicaux, notamment le Cercle du sapin, société qui cultive l'esprit républicain de 1848, à la réflexion concernant ce monument. Nous avons compris que l'ouverture de la place vers l'ouest imposait son déplacement. Après avoir évoqué ensemble divers lieux possibles, l'emplacement proposé, à l'extrémité ouest de la rue Numa-Droz, a rencontré l'assentiment des associations concernées. Nous comprenons qu'il n'est pas possible de reconstituer l'ensemble du monument, mais la conservation des vasques, au cimetière, proche d'autres réalisations de Charles L'Eplattenier, est une bonne solution.

Dans le rapport, le Conseil communal indique que le personnage et sa stèle seront vraisemblablement déplacés à l'endroit cité. Nous aimerions quelques précisions sur l'adverbe "*vraisemblablement*".

Le grand point positif est l'éclairage. Il mérite d'être amélioré, d'autant plus qu'aujourd'hui, on peut éclairer plus en consommant moins.

Nous avons insisté sur la protection des abris. Il est indispensable qu'ils soient fermés. Dès lors, vont-ils perdre leur transparence ? Nous aimerions quelques précisions concernant la couverture et les faces latérales.

Nous avons été attentifs à ce qui a été dit, dans cette salle, au sujet des trolleybus. Nous avons lu la presse avant de nous faire une opinion. Nous nous rallions à l'avis du Conseil communal qui nous a convaincus des avantages du choix des TRN : flexibilité du réseau, réduction possible du parc de véhicules et économie d'un dégivrage coûteux et polluant. Nous avons lu des avis contraires d'experts externes, mais, comme pour d'autres domaines, il y a des contraintes locales spécifiques à notre climat et à la configuration de la ville. Tous les bus passent par une artère, une place centrale, théâtre de nombreux événements. Quand nous fermons le moindre tronçon de cette place, les bus doivent être détournés, ce qui devient plus fréquent qu'autrefois.

Par la suite, les parkings d'échange pourraient aussi conduire à des modifications de lignes, selon les périodes, selon le développement des parkings, selon les saisons et exiger une souplesse que les trolleybus n'ont pas.

Nous sommes attachés au maintien des feux sur l'Avenue Léopold-Robert et nous approuvons que le Conseil communal travaille dans cette optique.

Le parking a été le point central de la réflexion du PLR. Nous avons fait de l'étude de faisabilité d'un parking de grande capacité la condition sine qua non à notre adhésion au projet de la Place de la Gare. Dès lors, nous nous félicitons de lire l'avancée qu'a faite le Conseil communal dans ce domaine. Dans l'optique du dossier RER, ce parking est important. Pour le PLR, il est essentiel d'avancer dans ce projet. Nous aimerions savoir si un calendrier est prévu. Il est relativement important que ce rapport arrive rapidement.

Vous avez pris l'avis préalable de géologues, d'ingénieurs civils et d'ingénieurs trafic. Après avoir évoqué les coûts, vous nous confirmez la faisabilité des variantes dites 1 et 2. Nous aimerions savoir si les ingénieurs ont formellement établi que ces variantes étaient réellement réalisables, du point de vue géologique.

Quant à la variante 3, que nous avons évoquée dans une motion pour offrir une alternative et pouvoir la comparer aux variantes 1 et 2, vous l'avez écartée car elle est d'emblée exclue par les CFF. Nous aimerions quelques explications à ce sujet. Si la faisabilité géologique est confirmée, nous nous rallierons aux variantes 1 et 2 et approuverons le crédit d'étude.

Nous sommes heureux que le projet de parking ait été conçu dans l'optique d'une zone de parcage utilisable à la fois par les usagers du rail et par ceux des installations sportives voisines. Le partenariat public-privé nous convient. Il faut cependant que la variante choisie arrive à un coût par place attractif, pour l'investisseur privé et pour l'investisseur public que nous sommes.

C'est avec une vision financière que nous avons proposé la motion évoquant la construction d'un parking sur les voies CFF.

Les solutions envisagées pour l'accès au parking ne sont pas évoquées. Nous avons besoin d'explications de la part du Conseil communal.

Le crédit pour l'aménagement de la rue Daniel-Jean-Richard et de la rue des Musées ne paraît pas constituer une priorité. Certains membres de notre groupe pensaient que l'on pourrait y surseoir. Pour d'autres, plus nombreux, cet aménagement fait partie d'un tout et ne doit pas être traité séparément. L'argument de ceux qui en souhaitaient le renvoi est qu'il n'y a pas de contingence technique imposant la simultanéité des travaux. Il paraissait plus sage d'envisager le réaménagement de ces rues lorsque nous aurons l'expérience du fonctionnement de la place et que nous en saurons davantage sur le parking, ses accès et sur l'évolution de la politique globale de stationnement en ville. L'exemple de l'évolution du projet "*passerelle*" était un argument pour cette attitude expectative. Nous écouterons avec intérêt les arguments des uns et des autres à ce sujet. Mais, de prime abord, le groupe devrait finalement approuver ce crédit complémentaire, avec l'idée que sa réalisation sera opérée à la fin du processus.

Nous acceptons que les motions émanant du groupe libéral soient classées, de même que la motion concernant le parking au-dessus des voies.

Notre groupe préavise favorablement l'acceptation des crédits de la Place de la Gare, du crédit concernant les infrastructures du plan d'alignement et du crédit d'étude pour le parking. Il en va de même quant à l'octroi du crédit de réaménagement des rues adjacentes. Cependant, nous nous déterminerons définitivement sur l'ensemble des arrêtés à l'issue du débat et après avoir entendu les arguments des uns et des autres, ainsi que les réponses du Conseil communal. Je vous remercie.

Mme Monique Gagnebin de Pietro, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Voici un projet magnifique, lieu d'échange et de rencontre, qui va permettre à notre ville de rayonner. C'est un signal positif pour tous ses citoyens. Oui, nous, habitants de La Chaux-de-Fonds, ville faisant partie du Patrimoine de l'UNESCO, nous sommes également capables de nous tourner vers l'avenir en créant un site incontournable à l'aménagement urbanistique osé et inventif !

En reprenant les propos des architectes, cet aménagement va ouvrir l'espace et se connecter en Ouest avec le futur quartier *Le Corbusier* mais aussi avec tout le reste de la ville. Il va clarifier la gestion des mobilités et magnifier l'espace, le bâti et le végétal pour devenir un lieu emblématique de notre cité.

Deux couverts de structure légère illuminés de nuit comme deux lanternes, un tapis formé d'un enrobé bitumineux parsemé de cailloux blancs, une définition claire des différents espaces. Cela semble simple et pourtant, on sait qu'il n'est pas simple de faire accepter de tels projets.

Mais, cette fois, tout a été mis en œuvre pour que ce projet réussisse. Jamais autant d'énergie et de persévérance n'ont été déployées pour écouter tous les avis, réunir autour d'une table tous les acteurs de la ville, améliorer, transformer et faire évoluer le projet au fil des mois et des réunions. Les positions de chacun, amis du vélo et TCS, piétons et automobilistes, riverains et pendulaires ont été prises en compte, travaillées et adaptées ! On pourrait presque dire que ce projet a été tricoté, maille après maille, pour en faire le plus bel atout de notre ville, seyant, adapté, rassembleur. Et aux effets multiplicateurs, car, nous n'en doutons pas, cet aménagement va attirer de nouveaux investisseurs, notamment vers le nouveau quartier *Le Corbusier*, mais aussi, pourquoi pas, de nouvelles industries. Poser les conditions-cadres pour redynamiser le centre-ville est un atout magnifique pour envisager sereinement l'avenir de toute la région !

Il a fallu bien des mois pour élaborer ce projet dans un dialogue constant entre les usagers, les architectes, les décideurs, et pourtant des détails, des idées peuvent encore l'enrichir. Il peut évoluer afin, notamment, que le couvert polyvalent, dédié plus particulièrement aux habitants, piétons, cyclistes et permettant différentes activités, puisse répondre aux attentes de notre population et devienne un élément architectural fort mais aussi une structure véritablement fonctionnelle.

Pour ne citer que quelques apports nés de ces échanges, parlons de l'installation d'une connexion Wifi, l'aménagement d'un espace-jeux abrité des intempéries, l'implantation d'une station de vélos en libre service et l'augmentation de 12 places de parc courte durée à la demande du TCS et de l'ACS.

Quelle belle collaboration entre les citoyens et les responsables de notre Ville, soucieux du bien être de leurs concitoyens et de leurs hôtes, fiers de leur cité et conscients de la portée de cet aménagement, bien au-delà de nos murs !

Cela nous conduit à une à une première question : est-ce que le Conseil Communal a décidé maintenant si une vélo-station fera partie de l'aménagement de la place et si oui, où sera-t-elle installée ?

Le voyageur sortant de la gare sera, dès le premier regard, frappé par une place imposante par ses dimensions, délimitée par des bâtiments remarquables dont la lecture ne sera pas entravée, grâce à la légèreté et la transparence des constructions pavillonnaires implantées de part et d'autre de la gare.

Cette place s'ouvre, je dirais même lui ouvre les bras, afin qu'il parte à la découverte des particularités de notre ville en damier, mais aussi de sa richesse ! C'est une magnifique porte d'entrée sur notre métropole horlogère et bien sûr, à l'Ouest, c'est une connexion claire sur le futur quartier *Le Corbusier*. Tout est là : taxis, transports en commun, et certainement bien-

tôt un parking, le tout dans un espace clairement démarqué. Les piétons sont prioritaires et les différentes zones de circulation bien délimitées.

En résumé, les usagers des TRN pourront attendre leur correspondance à l'abri, la billetterie, les informations et les locaux de service seront tout proches. L'éclairage de la place a été bien étudié et, afin de rassurer les passants, il ne laissera aucune zone d'ombre.

Notons encore qu'une partie du parc va être préservée et même que de nouveaux arbres, lien entre la nature et l'homme, vont être plantés pour enrichir et accompagner le mobilier urbain.

Puisque nous en avons parlé auparavant, penchons nous maintenant sur le crédit d'étude pour le parking proche de cette place.

Une gare avec un parking digne de ce nom va inciter les pendulaires et les voyageurs à utiliser le train comme moyen de transport. Pour quitter la ville, d'abord, et, pourquoi pas, pour s'y rendre en véhicule privé et, de là, visiter. Tout sera à portée de main, commerces tout proches, restos ouverts sur la place aux jours chauds, transports en commun, vélos à louer et bien sûr, incitation à partir à pied à la découverte de notre ville.

La solution du parking construit dans le talus derrière la gare, soit les variantes 1 ou 2, nous paraît très intéressante. De plus, le Conseil Communal en a fait vérifier la faisabilité, tant du point de vue de la circulation, que de celui du terrassement et même financièrement. En étudiant les plans, il semblerait que le Parc des Crêtets, très agréable et cher à nos citoyens, ne va pas être défiguré. Cependant, sur ce point, nous demandons encore confirmation au Conseil Communal.

Situé en dehors de la place de la gare, il ne touchera en aucun cas à l'aspect de celle-ci et nous espérons au niveau de la mobilité douce qu'un parc à vélo couvert pourra y trouver place.

Par ailleurs, nous avons constaté que le projet de reconstruction de la passerelle, chère à notre mémoire collective, est maintenu et nous en sommes satisfaits.

L'aménagement d'un petit tronçon des deux rues adjacentes à la place de la gare fait partie du projet initial des architectes ayant remporté le concours. Il permet de faire lien avec le reste de la ville, de manière agréable et donne la possibilité aux habitants du sud de la ville de quitter la place sans emprunter le Pod, déjà bien engorgé ! Cet aménagement fait suite au projet de la rue verte, plébiscité depuis de longue date et crée ainsi une petite place pour terrasses en été ! Il est cohérent, car, il marque l'appartenance de ces tronçons à la place de la Gare, elle s'achèverait ainsi sur la rue des Roulages.

Nous espérons donc que tous nos concitoyens, qui ont pu apprivoiser, critiquer et enrichir ce projet d'envergure, seront prêts à l'aimer et à le défendre. Il s'agit bien d'un espace à créer pour toutes et tous et à faire vivre ensemble. La Confédération ne s'y est pas trompée puisqu'elle a reconnu

ce projet comme l'un des éléments les plus importants du projet d'agglomération de notre canton.

Un regard tout de même sur le financement : Comme nous l'avons relevé, une partie des charges seront assumées par la Confédération, le Canton, VITEOS et les TRN. Pour le solde important, nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir soutenu le vote pour un fonds de soutien à l'économie et mesures liées à la mobilité en 2008. Sans ce fonds, il serait certainement impossible de réaliser ce projet d'envergure et, d'autant plus, il correspond à nos priorités, soit une revalorisation des espaces urbains existants et non un agrandissement irrationnel du périmètre de la Chaux-de-Fonds.

Le parti socialiste, comme vous l'avez compris, va donc approuver les trois crédits précédents, celui concernant la reconstruction des infrastructures des eaux sous la place ainsi que l'arrêt concernant le nouveau plan d'alignement, indispensable à la réalisation de cette place. Il va également accepter de classer les motions et postulats concernant la Place de la gare.

Merci pour tous les documents complets et les références à notre disposition. Je vous remercie.

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le projet de réaménagement de la Place de la gare, qui nous est soumis ce soir, marque l'aboutissement d'un long travail de réflexion et de consultation. Nous tenons à remercier la Ville pour le souci de contacts et d'échanges qu'elle a développé avec la population, ainsi qu'avec les diverses commissions, instances et associations concernées.

Ce rapport répond aux longues attentes de voir cette place gagner en sécurité et en esthétique. Nous apprécions particulièrement la sobriété du projet, l'espace qu'il va créer jusqu'à l'avenue Léopold-Robert, l'apaisement de la circulation, la réorganisation des flux des différents modes de déplacement.

Nous nous réjouissons d'arriver à la phase de concrétisation de ce projet qui renouvellera l'image de notre ville.

Le crédit demandé est certes important, mais il nous semble correspondre aux enjeux de cette place.

Nous avons néanmoins quelques remarques et questions.

Concernant l'attribution des espaces, il ne nous semble pas tout à fait correct de considérer l'espace qui va de la gare à l'avenue comme un espace purement piétonnier, puisque toutes les lignes de transports publics y circuleront également. Il s'agira plutôt d'un espace partagé, mais cette mixité ne nous dérange pas fondamentalement. Elle existe ailleurs et nous espérons qu'elle se passera bien.

Sous le couvert multi-usages, il manque pour nous du mobilier urbain permettant de s'asseoir.

Concernant les cyclistes, le rapport nous dit qu'ils auront accès à l'ensemble de la place. Quand nous considérons de plus près le plan de la page 17 avec les flux de circulation des transports publics et des voitures, nous nous demandons comment les cyclistes, circulant d'ouest en est et débouchant de la Voie verte du futur quartier *Le Corbusier*, chemineront pour atteindre la rue Daniel-Jeanrichard. Nous nous demandons s'ils seront vraiment à l'aise sur cette place.

Pour encourager ce mode, deux éléments nous semblent importants, en lien avec ce réaménagement :

- ~ un stationnement de qualité. Le stationnement sous le couvert multi-usages ne nous paraît pas suffisant pour les personnes (habitants ou pendulaires) qui souhaitent pouvoir laisser leur vélo à la gare la nuit et le retrouver intact. Des villes toujours plus nombreuses comprennent le souci que posent les vols et les déprédations. C'est pourquoi, en lien avec le projet de vélos en libre-service, nous demandons qu'une offre de stationnement sous forme de vélo-station soit étudiée. Les gares font partie des espaces les plus fréquentés et constituent une interface de divers modes de déplacement. A proximité, les cyclistes ne trouvent souvent que des conditions de stationnement de médiocre qualité. Les vélo-stations augmentent le confort et la sécurité des cyclistes et contribuent à rendre les transports publics plus attractifs. Dans la mesure où nous voulons voir ce mode se développer, la question d'un stationnement de qualité doit être prise en considération.
- ~ une passerelle au-dessus des voies CFF, non seulement piétonne mais aussi cycliste, afin d'améliorer le confort et la sécurité des déplacements à vélo entre les quartiers sud et le centre, ainsi que l'accès à la piscine depuis le centre, d'autant plus que l'utilisation de l'ascenseur n'est pas autorisée aux vélos.

Vu que le Conseiller communal en charge de l'urbanisme se soucie régulièrement d'encourager la mobilité douce, nous pensons que nos demandes rejoignent ses préoccupations.

Concernant le projet de parking pour les voitures, nous nous demandons s'il ne serait pas plus judicieux de le construire sous le futur quartier *Le Corbusier*, plutôt que dans le talus très pentu du sud de la gare. Plus de 700 places, cela nous paraît quand même énorme. A notre avis, la capacité du parking devrait être fixée en tenant compte de la proximité immédiate du parking Migros qui n'est certainement pas saturé en semaine. Et pour éviter d'accroître encore la circulation au centre, il nous semble normal que la création de ces places en sous-sol aille de paire avec la suppression d'un nombre important de places en surface, ceci afin de permettre des réaménagements d'espaces publics. C'est à cette condition que nous accèptons, le moment venu, un crédit pour la réalisation de ce parking.

Les motifs évoqués ci-dessus nous conduisent à proposer un amendement de l'arrêté n°4.

Au niveau des places de stationnement, nous sommes favorables à une répartition augmentant le nombre de places *pose-dépose*, vu que beaucoup d'automobilistes viennent à la gare uniquement pour déposer et reprendre des personnes. Au niveau des annexes, nous constatons que les 12 places de parc supplémentaires, qui figurent sur l'annexe 6, n'apparaissent ni sur le schéma au bas de l'annexe 5, ni sur la photo de synthèse au bas de l'annexe 8, ni sur l'annexe 9.

Un crédit de CHF 870'000.- est demandé pour le réaménagement des rues Daniel-Jeanrichard et Musées. Nous nous étonnons de ne trouver aucune information sur la manière dont ce montant sera utilisé. Nous souhaitons en savoir plus et savoir aussi quelle sera l'affectation de la rue des Musées. Nous nous prononcerons au moment du vote, en fonction des informations complémentaires que nous aurons reçues.

Pour ce qui est de l'abandon des trolleybus, nous continuons de contester la décision des TRN. Pour des raisons tant écologiques que financières à long terme, cette décision ne nous paraît pas fondée. C'est pourquoi nous avons déposé un postulat qui sera traité après ce rapport. Nous remercions d'ores et déjà toutes celles et ceux qui le voteront.

En conclusion et en dépit des remarques, les Verts accepteront les arrêtés 1, 3, 5, le 4 amendé et le 2, sous réserve des informations complémentaires. Je vous remercie de votre attention.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC, déjà emprunt de doutes lors de la présentation du rapport concernant la demande de crédit d'étude de ce projet, reste, c'est vrai, perplexe quant à la réalisation de cet aménagement de la Place de la Gare.

Nous pouvons rejoindre les conclusions du rapport sur le chapitre traitant du contexte actuel, mais il nous a semblé que le projet recevait un relativement faible indice de satisfaction au sein de la population. En effet, bien que certains groupes d'intérêts aient été largement consulté, nous entendons régulièrement les habitants de notre Ville se plaindre du projet. L'idée d'un référendum a d'ailleurs été évoquée au sein de notre groupe. Pourtant, celle-ci a été assez vite écartée, en raison, notamment, des implications extrêmement larges et surtout désastreuses qu'un blocage de ce projet pourrait avoir sur d'autres chantiers communaux et même cantonaux !

Notre sentiment reste donc sur une sensation de non-abouti que seule la réalisation physique de la Place pourra peut-être, et nous l'espérons, dissiper. Notre préavis sur cette demande de crédit est négatif, à ce stade de la discussion. Nos raisons sont les suivantes :

Quand Genève a rénové sa Place Cornavin, c'est un immense parking souterrain qui a été construit, avec une grande galerie commerciale, un accès direct à la gare, soit par l'entrée principale et cinq places de dépose-minute, soit depuis les deux sorties du parking. A Lucerne, c'est une gare flambant neuve (qui elle, n'a pas forcément vu le jour parce qu'elle est enterrée) mais, avec une galerie commerciale sur deux niveaux. Pareil à Zürich et à Bern. Lausanne attend son relooking pour un avenir très proche et le projet est particulièrement ambitieux, puisque l'on parle de plus d'un milliard investi par les CFF sur 10 à 20 ans. Quant à La Chaux-de-Fonds, c'est une maigre surface d'articles de première nécessité qui a été aménagée, laissant comme un arrière goût amer à ceux qui imaginaient quelque chose de grandiose pour un investissement de près de CHF 13'000'000.– par la Ville.

La participation des CFF, premiers à profiter de l'embellissement de la Place et de la probable création d'un parking de grande contenance, est nulle !

Parallèlement, pas un commerce ne sera créé, ni même incité à venir s'implanter dans le périmètre de la nouvelle Place. Pour notre groupe, c'est une des grandes faiblesses du projet.

Concernant le parking, si un crédit d'étude est demandé conjointement au crédit de construction, il n'implique aucunement la garantie que ce parking sera construit. Une étude peut simplement aboutir à la conclusion que le parking n'est tout simplement pas réalisable, car trop cher, trop... tout ce que l'on veut ! Nous vous proposerons donc de refuser le classement du postulat tant que l'étude n'aura pas été menée jusqu'à son terme. D'autre part, nous ne pourrions pas concevoir que l'ouverture du parking ne coïncide pas avec l'ouverture de la place de la gare réaménagée. Le parking doit être construit et, en même temps que l'aménagement de la Place de la Gare.

Toujours à propos de mobilité par véhicule individuel, nous regrettons encore l'impossibilité de *dépose-minute* sur le parvis même de la gare. Cette demande a pourtant été formulée à de nombreuses reprises. Mais nous sommes déjà satisfaits que douze places de stationnement aient été créées, en plus du plan initial.

Quant à la mobilité douce, nous sommes toujours étonnés que des portiques prévus pour 80 vélos soient encore proposés sous le pavillon polyvalent. D'un côté, c'est une place énorme qui est perdue pour les manifestations, avec toutes les nuisances que cela comporte en termes de bruit, d'accessibilité ou de passage. De l'autre, c'est un élément totalement disgracieux et lourd qui est imposé là où on espérait de l'élégance et de la finesse. Nous avons, au travers de commissions, notamment, demandé que ces vélos soient garés ailleurs. Pour ce point, nous rejoignons effectivement la demande des Verts. Mais, jusqu'à présent, pas de nouvelles !

Nous regrettons également le manque de verdure. Il semblerait bien que les grands arbres existants à l'est ne soient pas conservés (le Conseil communal peut-il nous le confirmer ?) et, même si d'autres seront plantés, aucune essence de moyenne ou faible hauteur n'est envisagée. Or, la moitié du square sera détruite et le giratoire devant l'entrée principale de la Gare aussi. Et celui-ci, bien que peu végétalisé, participait à l'harmonie verte de l'espace. Nous espérons qu'un mobilier urbain adapté sera prévu avec des bacs à fleurs et des bacs pour de petits arbres, comme à la Place du Marché. Qu'en est-il ?

Nous aimerions également aborder l'aspect de l'éclairage de la Place et il nous semble que si, de jour, le projet assume sa platitude qui nous chagrine, il est impératif que la nuit, il présente un tout autre visage par un éclairage audacieux, qui donne un réel relief à l'ensemble, au travers de jeux de lumières et de couleurs. Or, les quelques candélabres prévus, similaires à ceux déjà ternes de l'Avenue Léopold-Robert, ne sont pas là pour nous rassurer. Nous attendons mieux, beaucoup mieux, à l'heure où les technologies lumineuses sont en constante révolution.

Quant au montage financier, les CHF 6'650'000.- à charge des comptes ordinaires de la Ville, répartis sur quatre ans de travaux, nous donnent l'impression que l'on s'en tire à plutôt bon compte. Ce n'est qu'une impression. Nous estimons ces dépenses énormes et inquiétantes. A-t-on les moyens d'y couper ? Probablement pas. Mais, cela ne les rend pas moins inquiétantes ! En effet, c'est au bas mot CHF 640'000.- de charges d'amortissement et d'intérêts annuels qui sont à prendre en compte sur les vingt prochains budgets de la Ville.

Une question pourtant : l'abandon des trolleybus va permettre aux TRN d'économiser CHF 2'500'000.- de remplacement des lignes aériennes, rien que sur la Place de la Gare, sans compter les économies réalisées sur l'entretien des véhicules, l'acquisition de bus meilleur marché, etc, argent qui devrait, pour tout bon gestionnaire, avoir déjà été provisionné par les TRN. Ne serait-il pas judicieux de jumeler l'accord d'abandonner ces trolleys à une participation financière plus importante des TRN aux transformations de la Place de la Gare ? Est-ce possible ? Il semble bien que les négociations avec les TRN n'aient pas encore été conclues.

Enfin, et concernant le nouveau plan d'alignement, nous n'auront pas peur de dire que nous n'y avons pas compris grand-chose. Quelques éclaircissements s'imposent. Merci donc d'avance au Conseil communal pour ses explications.

En conclusion, nous attendrons l'issue des débats pour fixer notre décision sur ces demandes de crédit et voter les arrêtés. Tout au plus, nous sommes déjà ouverts à accepter les arrêtés n°3 et 4, pour lesquels, d'ailleurs, il manque un mot à l'article premier. Merci de votre attention.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie la grande majorité des groupes qui a accueilli favorablement ce rapport et l'entier des groupes pour les questions pertinentes et constructives. Vous l'avez tous relevé, il s'agit d'un projet d'importance pour la ville de La Chaux-de-Fonds, pour ses visiteurs, pour ses partenaires.

Le Conseil général a l'habitude d'interventions un peu longues de ma part. Sur ce dossier, elle pourrait l'être encore davantage, au vu de la durée de préparation du projet, de l'important travail fait dans les services et par les mandataires, de la complexité de l'endroit, de la diversité des questions à régler, du nombre d'acteurs concernés par le projet d'aménagement et par la préparation, des enjeux pour la vie du centre-ville et pour la dynamique générale de la ville et des montants engagés très importants.

Le rapport est relativement complet et ses annexes nombreuses. Vous avez eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'assister à des présentations publiques, à des présentations réservées au Conseil général. Ceci me permettra, avant de répondre aux différentes questions, de m'en tenir, pour ce soir, à l'essentiel : l'esprit dans lequel ce projet a été développé, les objectifs auxquels il répond et le résultat.

L'esprit dans lequel ce projet a été développé part du constat que la Place de la Gare est un espace central, fréquenté par tous ou presque et donc appartenant à tous. Son aménagement doit être le fruit d'une réflexion collective et de choix mûris ensemble. Nous avons voulu que ce projet soit celui des Chaux-de-Fonnières et des Chaux-de-Fonniers, qu'il soit élaboré par eux et qu'il ne leur soit pas simplement proposé.

Les objectifs multiples auxquels ce projet répond se résument de la manière suivante :

- ~ Poursuivre l'aménagement des espaces publics en ville (et du centre-ville en particulier) pour en accroître la convivialité et l'attractivité.
- ~ Faire progresser le sentiment de sécurité et la sécurité objective du lieu.
- ~ Participer à l'élan qui doit donner vie, voire permettre de voir le jour au projet de RER ou de TransRun et s'y préparer. Je profite de l'occasion pour inviter tous ceux qui peuvent se mobiliser sur ce projet à le faire. La bataille n'est pas encore gagnée sur le projet du RER et du TransRun.
- ~ Améliorer l'accueil des visiteurs de La Chaux-de-Fonds.
- ~ Relier le nouveau quartier *Le Corbusier* et le centre-ville.
- ~ Inciter les investissements privés et publics, en ville de façon générale, dans ce quartier en particulier et, par là, participer à l'essor économique et démographique de notre cité.

Ces objectifs n'ont pas été annoncés ou imposés, mais partagés et intégrés progressivement durant les 4 dernières années, au gré d'ateliers, de groupes de projets, de groupes techniques, de rencontres, de séances d'information et de présentation, de négociations avec tous les milieux intéressés (riverains, usagers, groupes d'intérêts, autorités, population, professionnels, etc...)

Le résultat, c'est un projet fort, élégant et cohérent, le Conseil communal en est convaincu. C'est un projet issu de choix clairs. Le processus participatif n'a pas été une grande marmite dans laquelle chacun dépose ce qu'il veut, mais une grande cuisine où chacun a apporté ses suggestions et ses ingrédients où la recette a été concoctée et concertée pour que le mariage des goûts soit harmonieux et cohérent et où les règles élémentaires de diététique et d'hygiène (entendez sécurité et trafic) ont été respectées. A plusieurs reprises, nous avons eu l'occasion de goûter et de faire goûter les plats en préparation, d'ajuster leur composition ou leur assaisonnement.

Les choix opérés ont été clairs. Ils portent, en particulier, sur une place accessible à tous, à tous les modes de déplacement et aux personnes à mobilité réduite. Cette place est non seulement une interface de transport, un lieu de passage, mais également un lieu de vie, de convivialité, avec le couvert, la place plus généreuse pour les terrasses, l'installation du WiFi. C'est une place ouverte (M. Moser a rappelé la suppression du monument Numa-Droz) et arborisée. La moitié du square est maintenue, ce qui n'était pas prévu au début et que le processus a permis de rétablir. C'est une place pratique (WiFi, stationnement des vélos directement sur la place, augmentation des salles d'attente sous le couvert, taxis, places *pose-dépose* à proximité d'un couvert, etc...).

Ces choix clairs contribuent à la cohérence et à la finesse du résultat. Pour reprendre la métaphore de la cuisine, certains l'auraient peut-être aimée plus relevée, d'autres critiqueront la disposition de la table ou le choix du vin, mais chacun sait (et c'est, à nos yeux, le plus important) qu'il a sa place à la table et que le commentaire du résultat fait aussi partie du plaisir de partager un repas.

C'est en son nom, mais également au nom de la population chaud-fonnière qui a préparé ce repas, que le Conseil communal vous invite à passer à table. La Chaux-de-Fonds a besoin de se nourrir, en l'occurrence de projets porteurs et rassembleurs.

J'en viens aux nombreuses questions posées.

L'expérience montre que quelques commerces agrémentent une place de gare. Mais, un véritable pôle de commerces, souvent, s'avère contradictoire avec les autres fonctions d'une interface de transports et provoque des engorgements inutiles. Les ouvertures de commerces en cascade qui ont succédé le réaménagement de la place de la gare de Neuchâtel atteste de cette difficulté.

Le projet maintient les commerces qui se sont multipliés récemment au sein de la gare, maintient les surfaces commerciales du bâtiment Gare 4, en est de la gare et suscite l'ouverture de la poste au sud. Le commerce ne sera pas absent de la Place de la Gare, mais celle-ci ne constituera pas un pôle commercial. Le Conseil communal n'a pas souhaité (du moins pour l'heure, la dynamique n'étant, à ses yeux, pas encore suffisamment forte) diluer ce qu'il a cherché à concentrer ces dernières années sur l'extrémité est du POD pour en assurer l'attractivité.

Le parking, lui aussi, a suscité, de nombreuses questions. M. Chantraine, vous avez relevé que nous n'avions pas de certitudes, ce qui est vrai. Il serait difficile de prétendre le contraire. Le Conseil général sera saisi d'un nouveau rapport, à la suite des études pour lesquelles nous sollicitons les crédits aujourd'hui. Mais, s'il n'y a pas de certitudes, il y a clairement une volonté. Cette volonté est exprimée par le Conseil général lui-même qui nous a donné mandat d'étudier cette solution de parking, soit par-dessus les voies, soit dans les talus au sud. Elle a été entendue par le Conseil communal et est aujourd'hui partagée par le Conseil communal. Cette volonté est exprimée par les premières études menées et dont nous avons rendu compte dans les documents transmis. Toutes les études confirment et concluent à la faisabilité à coûts raisonnables. Il s'agit de coûts comparables à des parkings couverts aujourd'hui, quel que soit le site. Quelle que soit la variante retenue, nous arrivons à des coûts comparables par place. Des ingénieurs civils, des ingénieurs trafic et les CFF se sont prononcés sur ce projet.

Cette volonté est traduite par la demande de crédits d'étude pour élaborer le projet d'ouvrage et le montage financier. Le Conseil communal n'a pas l'habitude de solliciter des crédits importants pour des objets qu'il n'a pas l'intention de réaliser. De la même manière, il s'est réjoui lorsque le Grand Conseil a décidé de solliciter une étude et un concours pour l'implantation du Tribunal à La Chaux-de-Fonds. Il l'a lu comme l'expression d'une volonté d'installer ce Tribunal en ouest de la Place de la Gare. C'est un signe de la même nature que nous vous demandons de donner aujourd'hui : l'expression d'une volonté claire, ferme, d'un mandat au Conseil communal de tout mettre en œuvre pour réaliser ce parking au sud des voies.

Le Conseil communal espère pouvoir venir, dans le début de la prochaine législature, avec la demande de crédits. Cela devrait être l'un des projets importants de la prochaine législature. En revanche, nous n'arriverons pas à mettre en service le parking en même temps que la Place de la Gare. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons décidé d'augmenter le nombre de places à disposition sur la partie ouest, dans le secteur *pose-dépose*.

Nous avons évoqué un potentiel de 700 places pour ce parking. C'est le total maximum qui comprend deux étages en dessus de la rue du Com-

merce. Le Conseil communal ne l'envisage pas, aujourd'hui, de cette manière. Il prévoit de réserver ce potentiel à futur et de s'arrêter au niveau de la rue du Commerce avec un potentiel de 500 places, ce qui est déjà extrêmement important. Les études à venir confirmeront ou infirmeront cette option qui n'est, pour l'instant, qu'un préjugé.

Pourquoi ne fait-on pas ce parking sous le quartier *Le Corbusier* ? Un parking est déjà prévu dans le plan spécial, pour les besoins du plan *Le Corbusier*. Je rappelle que, sur le site de l'ancienne gare aux marchandises, il y avait, jusqu'à récemment, 150 places de parc appartenant aux CFF qui les louaient de façon privative. Il en reste, aujourd'hui, une centaine, vu les travaux d'équipement en cours. Le plan spécial prévoit de restituer ces 150 places et d'en ajouter 800 pour les besoins nouveaux générés par le quartier, c'est-à-dire environ une place pour 100 m² de plancher. Il était donc difficile de mettre plus de places sous le quartier *Le Corbusier*, ce d'autant que nous avons volontairement limité la capacité de ces parkings, pour ne pas saturer l'avenue Léopold-Robert. En construisant au sud, nous évitons de saturer l'avenue Léopold-Robert en aménageant d'autres accès.

Sur les 150 places que nous restituerons, une cinquantaine seront publiques et en surface, alors qu'aujourd'hui, elles étaient totalement louées.

Finalement, ce parking n'affectera pas le parc des Crêtets. Même si l'on doit monter au-dessus de la rue, on resterait au nord de la rue. Se pose, en revanche, la question de l'aménagement éventuel de la rue du Commerce, en fonction de la façon de gérer les accès en direction de l'ouest.

Nous avons exclu la variante "couverture des voies", après discussion avec les CFF, pour des raisons techniques notamment, mais surtout car ils envisagent que le développement du RER pourrait donner lieu, dans les années qui suivent sa mise en service, à des adaptations de tout le système de voies au sein de la gare de La Chaux-de-Fonds. Ils ne souhaitent pas créer de nouvelles contraintes dans la perspective d'éventuelles adaptations de ce système. Mais la variante prévue revient, en francs par place, à peu près aux mêmes ordres de grandeur.

Concernant le stationnement à durée limitée sur la place, j'ai rappelé les cinquante places supplémentaires sur le site *Le Corbusier*. Le Conseil communal est d'avis que l'on doit maintenir de la courte durée sur la place de la gare pour favoriser la fonction première de celle-ci, qui est celle d'une interface de transport, en évitant les voitures qui y subsistent.

Concernant les couverts, certains ont compris, dans certaines présentations, qu'ils devaient être transparents. Il n'en a jamais été question, mais nous admettons que la confusion a pu exister car, à plusieurs reprises, dans les présentations du projet lauréat, nous avons parlé de transparence de la place, avec l'idée qu'elle ne constituerait qu'un seul ensemble, que les couverts proposés étaient suffisamment fins et hauts pour avoir cette

dimension d'un espace unique. Nous parlions de transparence horizontale, mais il n'a jamais été question de transparence verticale avec des couverts vitrés. Cela aurait posé quelques problèmes d'entretien et d'aspect avec les pigeons, les feuilles mortes, etc... Ces couverts ne seront pas transparents, mais ce n'est pas un retour en arrière, il n'en a jamais été question.

Vous avez demandé ce que serait le mobilier urbain sous ces couverts. Nous avons décidé que la question du mobilier ferait l'objet de la poursuite du processus participatif et fait encore partie des discussions avec les usagers de la place. Cela n'aurait pas d'incidence importante sur le budget total.

La circulation sera ouverte, sur toute la place, pour les cyclistes, avec des restrictions si l'on constate des abus ou des comportements inadéquats. L'idée est qu'elle soit ouverte de façon générale. Le trafic sera effectivement un peu difficile en ouest, au vu de l'importance du couvert de l'interface bus. Le passage, au nord du couvert, sera garanti à peu près comme aujourd'hui, entre la Chambre suisse et le square. En roulant lentement et en prenant quelques égards aux piétons, le passage sera toujours possible. Au sud du couvert, à proximité de la gare, il sera possible également. Evidemment, sous le couvert des bus, nous ne le recommanderons pas, dès lors que l'on y voit quelques conflits. Ces couverts ne seront pas occupés en permanence complètement et nous pouvons imaginer que certains prendront quelques libertés sans que cela ne pose trop de problèmes.

L'accès à la passerelle pour les cyclistes fait partie du cahier des charges de cet ouvrage. Il restera à déterminer si on pourra rouler à vélo ou si l'on devra pousser son vélo, mais en tous les cas pas le porter. Nous n'avons encore pas la garantie de pouvoir rouler en bonne intelligence avec les piétons.

Le stationnement des cycles sous le pavillon polyvalent correspond à une revendication évidente des cyclistes, à savoir que le vélo soit agréable d'utilisation lorsqu'il a été toute la journée sous la pluie. Au même titre que les places pose-dépose pour les voitures à proximité du couvert, le parking à vélo, sous le couvert, au-delà du fait qu'il peut protéger les vélos, favorisera aussi un transit important de piétons sous ce couvert et contribuera à faire de ce lieu un lieu d'attente, de rencontre, de vie. Cela ne nous paraît pas contradictoire avec les multiples affectations possibles de ce couvert, d'autant que l'on peut assez facilement déposer ces supports à vélo. Cela se fait sur la place du marché aujourd'hui lors de manifestations importantes avec les supports existants.

La question des vélo-stations est effectivement intervenue au mois de décembre, lorsque nous avons mené les dernières consultations sur ce projet. Le bâtiment Gare 4, aujourd'hui, n'offre pas de surface à l'intérieur qui permettrait d'avoir des espaces à vélos fermés et sécurisés. Nous n'excluons pas qu'à terme, cela puisse être le cas en fonction de l'évolution des baux. Nous avons repris l'étude à l'arrière du bâtiment, entre les quais et

les bâtiments de la gare ou le bâtiment Gare 4 pour voir si l'on peut imaginer un espace sécurisé. Il reste à étudier l'emplacement éventuel pour des vélos électriques. Là aussi, ce sont des aménagements de détails qui doivent encore être affinés dans le courant de l'année à venir, puisque c'est la partie ouest de la place qui sera entamée dans le courant de l'année 2012/2013.

Evidemment, le parking à voitures à construire au sud des voies permettra aussi d'intégrer ces questions liées au stationnement pour les cyclistes. Nous ne demanderons pas forcément à tout le monde de monter depuis le centre ville, mais pour les quartiers sud, cela pourrait offrir quelques solutions.

Je rappelle que le square est maintenu pour à peu près la moitié. Les arbres anciens, en est, seront soit maintenus, soit replantés. Les paysagistes nous ont rendus attentifs au fait que des arbres isolés, sur une place dans laquelle on entreprend de gros travaux, sont extrêmement fragiles. Par conséquent, nous n'avons pas la garantie de pouvoir maintenir ceux-ci et qu'ils survivront. Mais, des arbres seront maintenus sur la partie est de la place, d'autres seront replantés, notamment au sud, le long de la Chambre suisse. C'est une grosse évolution du projet, entre le projet lauréat et le projet qui vous est soumis aujourd'hui, que le regain de cette végétation. Le projet lauréat était beaucoup plus minéral dans sa conception.

Vous avez évoqué les questions liées à l'éclairage. Peut-être que les présentations publiques ont été un peu rapides. Les candélabres qui correspondent à ceux du POD aujourd'hui, ne viendront qu'aux entrées, comme éléments ponctuels complémentaires à l'éclairage principal, mais il ne s'agit pas d'éclairer la place de cette manière. L'éclairage principal de la place sera fait par les couverts eux-mêmes, c'est-à-dire une lumière projetée sous les couverts, que le couvert fera rejaillir sur la place. Nous n'avons pas encore pris d'engagement sur ce point car des questions budgétaires doivent être examinées, mais l'éclairage pourrait se faire, si possible, par un traitement des façades qui, si elles ne peuvent pas être intégrées pour des raisons budgétaires, seront reprises dans le cadre du plan général des lumières pour lequel une motion est encore pendante. L'intention est vraiment d'avoir un éclairage couvert, façades et quelques points complémentaires avec les candélabres du POD, mais pas principalement par les candélabres.

Le monument Numa-Droz sera vraisemblablement déplacé à la fin de la rue Numa-Droz. Simplement, comme l'ensemble du projet, il doit faire l'objet d'une mise à l'enquête. Si la place elle-même a fait l'objet de nombreuses présentations, de discussions avec l'ensemble des riverains et que nous sommes très confiants pour que l'on dépasse le stade du vraisemblable, la mise à l'enquête sera la concrétisation de nos intentions. Par conséquent, nous devons mettre cette réserve. Mais, le choix du Conseil communal est celui-ci, aujourd'hui. J'aimerais profiter de remercier M. Moser de

son engagement pour jouer le rôle d'interface et d'intermédiaire avec les milieux des anciens radicaux du Cercle du sapin.

Vous demandez si les bus ne sont pas un peu trop proches du bâtiment de la Poste et s'ils ne perturberaient pas cet espace dédié principalement aux piétons. C'est une bonne question qui sera reprise pour savoir si l'on peut décaler un peu ce trajet des bus. Cela pourrait se faire de deux manières, mais la plus simple serait de maintenir le couvert là où il est et de considérer que les bus ne sortent pas dans une trajectoire rectiligne et, après avoir fait leur virage, se rapprochent de la Chambre suisse pour sortir sur le POD. L'autre serait de déplacer un peu le couvert. Nous étudierons cette solution, mais j'aimerais d'emblée mettre quelques réserves car le déplacement du couvert connaît des limites relativement importantes. Si nous le déplaçons, nous l'approchons des arbres du square que nous désirons maintenir. D'autre part, en ouest du couvert, une pente doit être rattrapée et les bus ne peuvent pas s'arrêter dans cette pente. La volonté des architectes lauréats était aussi de fermer la perspective par ces deux couverts sur le centre de la gare. Si on le déplace, on risque de créer une asymétrie pas forcément judicieuse. Enfin, nous avons pris l'engagement de n'avoir aucun empiètement sur les parcelles de la Chambre suisse.

Nous parlerons tout à l'heure de l'abandon des trolleys à propos du postulat. J'aimerais insister car j'ai eu l'occasion de répondre, à de nombreuses reprises, devant vous déjà. Il s'agit d'une décision d'entreprise, faite en accord, avec une série de conditions, avec le Conseil communal. Elle n'est pas liée au projet, si ce n'est en termes de calendrier, vu la nécessité d'abandonner la construction des lignes de contact.

M. Chantraine, vous avez posé la question de l'économie faite par les TRN et leur participation au financement. Même si la négociation n'est pas totalement aboutie avec les TRN car la question ouverte aujourd'hui est celle d'un financement global entre TRN et l'Etat, l'Etat n'ayant pas encore complètement bouclé son analyse, elle a eu lieu. Le Conseil communal est assez satisfait de cette négociation, dans la mesure où une entreprise satisfaite de ses installations actuelles paye de nouvelles installations techniques, de nouveaux locaux pour sa clientèle et participera, de façon importante, presque CHF 1 million, au couvert lui-même. Ce n'en est pas l'usage, puisque les abris de bus sont considérés comme des infrastructures de la Ville et pas des TRN. Les TRN sont entrés en matière, de façon constructive et font leur part sur ce projet de réaménagement.

La question du plan d'alignement est assez technique. Un alignement fixe clairement la limite de l'espace public. Nous devons considérer cet espace de la place de la gare comme espace public à part entière. Tout d'abord, la nature de l'espace est clairement publique. D'autre part, cela nous permet de considérer que les couverts sont du mobilier urbain et pas des constructions et qu'ils ne projettent par conséquent pas de gabarit dans les parcelles des voisins. Il n'est possible de le faire qu'avec une dé-

limitation de la place par des alignements. S'il n'y en a pas, on n'est pas sur un espace public considéré comme tel de ce point de vue et il y a les questions techniques liées à des gabarits. L'alignement connaît une dimension principale (traits gras sur le plan) et des alignements secondaires sont introduits à deux endroits : d'une part devant la gare et, d'autre part, à l'arrière de la Chambre suisse. Ces alignements secondaires permettent de petites constructions d'un seul niveau, en dehors de l'alignement principal. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas choisi de décaler l'alignement principal. Nous devons régulariser l'annexe, dans le bâtiment de la gare, mais nous ne souhaitons pas que celle-ci puisse un jour monter sur toute la façade de la gare. L'alignement principal limite la façade principale et l'alignement secondaire régularise la situation de l'annexe. C'est une situation comparable pour la Chambre suisse qui connaît une série de soucis de sécurité, compte tenu de la nature des livraisons dans ce bâtiment et qui envisage la construction d'un petit édicule qui permet de faire entrer un véhicule, le mettre en sécurité, avant de procéder aux livraisons. Par conséquent, dans la négociation, nous avons choisi d'intégrer ceci, mais nous ne souhaitons pas décaler toute la façade de la Chambre suisse mais permettre un élément d'un niveau pour régler ces problèmes de sécurité. Une série d'alignements étaient totalement obsolètes car certains traversaient des bâtiments, celui de la Poste, notamment.

Vous avez été nombreux à relever que les coûts étaient importants. C'est incontestable, c'est un très gros investissement que consent la Ville de La Chaux-de-Fonds. Il est évidemment à mettre en regard des enjeux extrêmement importants aussi (le tribunal, le plan *Le Corbusier*, le RER, le visage de la ville, la dynamique urbaine, de façon générale). Il est à mettre en lien aussi avec la surface de la place. 18'000 m², c'est trois fois et demi la surface de la Place du marché. Pour faire une comparaison, quand on met, chaque année, quelques millions pour refaire du bitume sur les routes, c'est aussi des montants importants, pour une plus-value qui n'est pas immédiatement perceptible par le citoyen, mais qui est essentielle si l'on veut entretenir notre patrimoine. Nous avons la même responsabilité à l'égard de notre patrimoine urbain.

Cet investissement important est aussi et surtout, de notre point de vue, à comparer aux investissements de tiers que cela permet de susciter en ville de La Chaux-de-Fonds. On se plaint assez souvent que la ville de La Chaux-de-Fonds ne suscite pas l'intérêt des investisseurs privés, des collectivités publiques autres qu'elle-même. Dans le cas particulier, les CFF nous ont confirmé qu'ils reprendraient la sous-voie et nous pouvons peut-être attendre d'autres réalisations de leur part. La Poste reprendra une partie de ses bâtiments. Il y a aussi VITEOS, TRN, des privés sur le site *Le Corbusier*. Parmi les 5 rapports que j'évoquais tout à l'heure, nous espérons pouvoir venir avec une première concrétisation sur le site *Le Corbusier* et je vous promets que ce qu'il se passe sur la Place de la Gare est

regardé avec attention par ceux qui envisagent d'investir sur le site *Le Corbusier*. Le Canton avec les TRN et sur le site *Le Corbusier* avec le projet de Tribunal.

Ce coût important serait sûrement hors de portée pour la Ville de La Chaux-de-Fonds dans sa situation actuelle, sans les contributions diverses de la Confédération (env. CHF 2 millions) du Canton et des TRN (plus de CHF 1 million entre les deux, encore à déterminer) et sans le Fonds de préfinancement que vous avez créé au bouclage des comptes 2008. Pour corriger une imprécision, tous les montants engagés et couverts par des subventions et par ce fonds de préfinancement ne donneront pas lieu à des amortissements. Seul le solde net à charge de la Ville donnera lieu à des amortissements. Je pense, M. Chantraine, que votre calcul d'amortissements devait être excessif.

Certains auraient préféré un menu un peu plus cuit ou apprêté différemment, certains trouvent ce menu un peu trop léger pour le prix. J'aimerais tenter une autre comparaison, qui est celle du maquillage d'un visage. Dans ce cas, ce n'est pas vraiment la quantité de rouge à lèvres qui fait l'intérêt, mais la finesse avec lequel il est réalisé, la mise en valeur du visage, le respect de la personnalité qu'il souligne. Dans le cas particulier, le projet d'aménagement de la place de la gare est un projet de qualité, il est fin, respectueux de la configuration de la place et des bâtiments qui l'entourent, sobre et en phase avec la morphologie du centre-ville et avec la ville tout entière. Le Conseil communal espère, pour poursuivre sur la métaphore, qu'il saura vous séduire.

La question des rues Daniel-Jean-Richard et des Musées n'était pas prévue dans le cahier des charges du concours. C'est effectivement le projet lauréat qui a soulevé cette question. Le Conseil communal, au bout du projet, constate qu'il fait dépasser l'enveloppe impérative imposée à ses services (de CHF 10 millions pour la partie strictement aménagement, hors mandats et hors TVA). Cette partie fait dépasser ce montant. Il a souhaité soumettre à votre appréciation pour savoir si c'était la cohérence financière ou la cohérence urbanistique qui devait primer. De notre point de vue, il est clairement cohérent avec l'ensemble du projet. Toutes les autres sorties de la place sont intégrées au projet (le parvis piéton au nord, les sorties de la place en direction ouest, la partie entre le Terminus et la Poste). Nous avons jugé cohérent de vous proposer également ces deux sorties, avec l'ensemble et de s'arrêter à la prochaine rue collectrice, ce qui est le cas pour tout le reste de la place, en l'occurrence, la rue du Roulage.

Le projet, sur ces deux tronçons, ne prévoit pas de reprendre les infrastructures souterraines, même si elles sont nombreuses. Il s'agira de supprimer les trottoirs, de refaire la structure de la route, un bitume identique à la place et d'installer des bordures en limite de la rue du Roulage, éventuellement une arborisation. Mais, je l'ai dit, les infrastructures souterraines sont importantes à cet endroit et il n'est pas exclu que l'arborisation

se fasse par des bacs comme sur la place du marché. La qualité du revêtement pousse à ce que nous le fassions en une seule fois car un revêtement original fait en plusieurs temps peut conduire à des différences esthétiques, même si l'on conviendra que ce point n'est pas forcément essentiel.

Le Conseil communal a décidé qu'il ne ferait pas de combat sur ce point, mais il indique clairement que cela fait partie de la cohérence du projet que d'englober ces deux sorties.

En conclusion, le Conseil communal a dit, lorsque la Ville a été inscrite à l'UNESCO avec celle du Locle, qu'il lisait cette inscription comme un succès, mais qu'il l'envisageait d'abord comme une responsabilité, celle d'entretenir et de maintenir vivant notre patrimoine urbain. Le Conseil communal croit que ce projet est essentiel et de qualité. Il est très satisfait de l'état d'esprit dans lequel il a été élaboré avec la population. Par conséquent, il vous fait confiance pour confirmer cet élan et faire que La Chaux-de-Fonds ouvre l'appétit de ses habitants et de ses visiteurs. Je vous remercie de votre attention.

M. Karim Boukhris, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En synthétisant, tout à l'heure, j'ai oublié un aspect que nous voulions évoquer. Concernant le croisement entre le trafic piéton et automobile, les véhicules de la Poste passeront probablement du côté sud du bâtiment. Pouvons-nous faire en sorte que ces déplacements n'empiètent pas trop sur le passage piétonnier ?

Je n'avais pas envisagé le déplacement du couvert, mais si vous êtes prêts à le faire, c'est très bien. De toute façon, pousser un élément sur une construction telle que celle-là revient à modifier beaucoup de choses partout ailleurs, étant donné la cohérence du projet. Quitte à l'envisager, on peut aussi envisager une rotation, voire placer le couvert de manière plus oblique ou en trapèze. Ce ne sont que des suggestions.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous savons que, pour le couvert, cela sera très compliqué. Je ne prends évidemment pas l'engagement, ce soir, que le couvert bouge.

Vous avez relevé la cohérence d'ensemble. Les livraisons de la Poste sont prévues par l'est, c'est-à-dire à l'arrière du bâtiment de la Poste, par l'entrée sur la rue entre le Terminus et la Poste, avec un passage qui sera une borne amovible, là où la circulation privée s'arrête. La Poste pourra continuer de passer, faire ses livraisons. Il manque un arbre, dans l'allée au-dessus de la Poste, qui permet aux camions de faire leurs manœuvres. Les véhicules de la Poste ne devraient pas envahir le parvis piétonnier. Peut-être que la sortie de ces véhicules se fera par là, mais nous avons prévu de limiter la possibilité d'accéder à cet espace piétonnier.

L'arrêté N°1 est accepté par 33 voix sans opposition.

L'arrêté N°2 est accepté par 26 voix contre 7.

L'arrêté N°3 est accepté par 33 voix sans opposition.

Amendement à l'arrêté N°4

(texte au début du présent procès-verbal)

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'ai été assez claire dans mon intervention. L'idée est de laisser ouvert l'emplacement du parking voiture. Nous avons formulé les choses en disant "*à proximité de la place de la gare*". Nous ne sommes pas du tout opposés à ce que ce soit dans le talus au sud. Nous demandons surtout une étude pour une vélo-station et que la passerelle soit aussi étudiée pour être accessible aux cyclistes.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je confirme que, amendement ou pas, la question de la vélo-station à l'intérieur du parking sera étudiée, avec la réalisation du parking.

S'agissant de la passerelle, vous nous avez déjà donné le mandat de l'étudier. L'étude est en cours et il est confirmé que cette passerelle se fera. Vous nous avez déjà donné le mandat du fait qu'elle devait être accessible aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes.

L'amendement, de ce point de vue, ne paraît pas nécessaire.

Mme Marie-Claire Pétremand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous retirons l'amendement.

L'arrêté N°4 est accepté par 32 voix sans opposition.

L'arrêté N°5 est accepté par 33 voix sans opposition.

Le classement de la motion Gérard Bosshart est accepté par 33 voix sans opposition.

Le classement de la motion de Claude-André Moser "*un parking au-dessus des voies CFF*" est accepté par 33 voix sans opposition.

Le classement du Postulat de M. Hugues Chantraine du 27 avril 2011 est accepté par 25 voix 7.

Postulat des Verts

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais revenir sur deux points très importants : le contrôle et la participation démocratique...

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Excusez-moi, mais il est parfois possible de traiter un postulat à la prochaine séance. Il ne paraît pas extrêmement urgent de traiter de ces trolleybus ce soir.

M. Philippe Kitsos, Verts : Non, car il doit être lié au rapport qui vient d'être voté. Je pense que c'est mieux de finir avec ça ce soir. Vous avez accepté de traiter le rapport de la gare, votre groupe a dit qu'il fallait aller de l'avant et je pense que c'est préférable. Nous avons aussi le droit de nous exprimer... je n'ai même pas commencé. Je vous rassure, je ne ferai pas un discours de 30 minutes.

Le rapport indique que l'abandon des trolleybus fait suite à une réflexion globale menée par une entreprise indépendante. J'aimerais revenir sur ce point.

Il est vrai que les TRN sont une entreprise indépendante, mais nous ne devons pas occulter que cette société anonyme a un capital qui appartient à la collectivité publique. Ce n'est pas une société anonyme qui serait en-dehors de tout contrôle politique. Il ne faut pas oublier que les TRN sont financés par nos impôts et que la Ville de La Chaux-de-Fonds a 40% du capital-action qui a été augmenté par ce même Conseil en 2008.

Ainsi, on peut dire que le Conseil communal, le pouvoir politique, siège déjà au Conseil d'administration. Le rapport indique que le Conseil communal a admis l'abandon des trolleybus. Pourtant, le premier pouvoir de la Ville, c'est bien le Conseil général et nous aurions souhaité une concertation avec notre pouvoir, alors même que le renouvellement des lignes aériennes était prévu dans le programme de législature. Si c'est prévu dans le programme de législature, c'est qu'il doit y avoir une discussion. Nous trouvons dommageable que nous abandonnions 50 ans de trolleybus à La Chaux-de-Fonds, sur la base d'une demi-page dans un rapport qui traite d'un autre sujet. Aucune étude n'est présentée, nous devons croire les chiffres, sans que nous n'ayons eu aucune information.

La politique des transports publics de notre ville ne peut être l'apanage d'un seul Conseil d'administration. Les structures externalisées, comme les TRN, ont été créées pour faciliter l'exploitation ordinaire. Nous comprenons pourquoi ces entreprises ont pu être créées sous la forme de sociétés anonymes. Mais, un conseil d'administration n'est pas l'organe idoine pour donner la vision politique. La vision politique doit être donnée par le pouvoir politique.

Les transports publics sont un élément essentiel de la politique urbaine et du développement durable de notre commune. Nous pensons que le

Conseil général a le droit d'être informé et de participer à l'élaboration de la politique des transports. La réflexion globale doit avoir lieu avec le pouvoir politique. Ce dernier a une influence, puisque le rapport indique que le Conseil communal a réussi à faire pression sur le Conseil d'administration des TRN pour l'achat de bus hybrides. Nous demandons la même pression, mais en concertation avec le Conseil général.

Comme la métaphore de la cuisine, nous aimerions aussi pouvoir composer le menu des transports publics et le préparer, le cuisiner ensemble, avec le Conseil communal qui ira ensuite le présenter au Conseil d'administration des TRN. Cela n'a pas été fait.

Il n'est pas trop tard pour discuter encore de ce point, puisque la gare des bus ne sera déplacée qu'en 2014, une fois que le parc et les travaux du côté de la Chambre de l'industrie et du syndicat auront été terminés. Notre Conseil communal n'a pas exclu, lors de la dernière séance, de revenir, dans un laps de temps relativement court, éventuellement, aux trolleybus.

Aujourd'hui, il n'est pas question d'ouvrir un débat sur les trolleybus. Les éléments sont mentionnés dans le postulat. Ces constatations servent à démontrer que d'autres points de vue existent et qu'ils méritent d'être confrontés démocratiquement. C'est pourquoi nous vous proposons, aujourd'hui, d'adopter ce postulat qui permettra de mener une étude en concertation avec le Conseil général et qui sera présentée à une des commissions. Elle permettra de prendre une décision en connaissance de causes et de faire pression auprès des TRN. Je vous remercie.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Sans vouloir allonger les débats, permettez-moi, dans le cadre d'un crédit d'une ampleur extraordinaire, d'utiliser une procédure un peu extraordinaire, car normalement, on ne rouvre pas le débat.

Je remercie le Conseil général de son vote quasi unanime sur tous ces sujets. C'est beaucoup d'énergie, beaucoup de travail, de toute la population chaud-de-fonnière. Vous savez l'énergie que met l'ensemble du Conseil communal, avec ses services, pour maintenir un élan à cette ville. C'est aussi votre volonté pour cette ville, avec le vote que vous venez de prononcer.

Sur la question du postulat, le Conseil communal ne partage pas toutes les appréciations rédigées dans ces deux pages. Il n'a pas constaté de faits fondamentalement faux qui permettent de contester. Au fond, s'il s'en tient aux conclusions, vous demandez une étude qui fait le bilan, sur le plan énergétique, sur le plan économique et sur le plan des avantages et inconvénients de fonctionnement. Vous demandez qu'elle soit mandatée par un organisme indépendant et que, dans l'attente, on ne démantèle pas le réseau des lignes.

Si l'on se comprend bien, en disant que ce non-démantèlement ne concerne pas la place de la gare et que, le cas échéant, il faudrait remonter des lignes, en plus du projet que nous avons voté, il n'est pas question de maintenir les bus sur la partie est de la place, alors que vous venez de voter les crédits qui permettent de les déplacer sur la partie ouest. S'il s'agit de ne pas démanteler tout le réseau, sur le POD, sur la rue Dr Coullery, etc... tant et aussi longtemps que cette étude n'a pas fait l'objet d'un débat démocratique, le Conseil communal est prêt à accepter le postulat.

Amendement au postulat (texte au début du présent procès-verbal)

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le postulat des Verts correspond à une interrogation que nous avons tous. Possédons-nous le système de transports en commun le mieux adapté aux conditions d'utilisation en ville de La Chaux-de-Fonds ? Il faut se poser cette question. Notre groupe, en tous cas une grande partie, est convaincu qu'il faut trouver une réponse assez rapidement.

Les constats du groupe des Verts ont déjà été exprimés lors du dernier Conseil général, sous la forme d'une interpellation urgente, à laquelle le Conseil communal a répondu longuement et avec de très nombreuses précisions. Cette réponse n'a pas été du goût des Verts et nous le regrettons, mais elle a pourtant paru, à notre groupe, satisfaisante. Certes, il reste probablement quelques zones d'ombre, de peu d'importance à nos yeux.

Pourtant, la réflexion demandée reste pertinente et doit être menée, mais à l'unique condition que celle-ci ne perturbe pas le calendrier des travaux d'aménagement de la place de la gare. Le Conseil communal nous confirmera si cela est possible.

Quant au texte lui-même, l'amendement porte uniquement sur la forme et non sur le fond. Il n'est pas logique de demander une étude sur un bilan énergétique qui inclut des émissions sonores. Il ne s'agit pas d'*immissions*, mais d'émissions, car ce qui nous intéresse n'est pas ce qui entre dans le moteur, mais ce qui en sort ! Je vous remercie.

Mme Sylvia Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous ne sommes pas vraiment favorables à ce postulat. Nous craignons de créer de gros problèmes quant à la fusion de tous les transports neuchâtelois en préparation. Nous avons déjà échoué une fois à cette fusion. Si nous commençons à vouloir réfléchir sur les systèmes de transport que nous voulons, je crains que nous ne créions, une seconde fois, des problèmes dans cette fusion.

Nous sommes convaincus que, finalement, cela nous donne beaucoup plus de souplesse, dans notre ville et que les coûts seront certainement moins élevés qu'actuellement.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pour nous, l'acceptation de ce postulat est une manière, pour les élus que nous sommes, de reprendre un peu les perches par rapport aux décisions des TRN. Reprendre les perches c'est, sur ce sujet, aussi important que l'avenir des transports publics de notre ville, avoir encore un tout petit mot à dire et vouloir être encore un peu être entendus. C'est pourquoi, nous accepterons le postulat, que nous avons d'ailleurs signé.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est évidemment dans le même esprit que le Conseil communal a dit qu'il pouvait accepter ce postulat.

Je pense pouvoir dire, pour rassurer Mme Morel, que ce postulat n'aura pas d'incidences négatives sur le processus en cours de la fusion entre les TN et les TRN. Il existe un parc de trolleybus dans le parc TN, il y a des trains aux TRN, des trams au TN... Tous ces éléments doivent être intégrés dans leur diversité.

C'est bien dans le même esprit, par rapport à la remarque de M. Chantraine, que le Conseil communal a répondu en disant *"on démantèlera sur la place de la gare, on fera les travaux, mais nous ne démantèlerons pas, tant et aussi longtemps que nous n'avons pas provoqué le débat sur le reste de la ville"*. Si votre réponse est de dire qu'il faut maintenir les trolleys, malgré tout ce que l'on vous a expliqué, cela voudra dire qu'il faudra voter environ CHF 2.5 millions pour remettre des câbles sur la place de la gare, ce que nous avons renoncé à faire dans le projet.

Cela ne devrait pas perturber les travaux de la place de la gare que de ne pas démanteler ailleurs.

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. On dit qu'il faudrait demander un nouveau crédit pour remettre les lignes aériennes. Mais, les lignes aériennes ne font-elles pas partie du domaine des TRN ou appartiennent-elles encore à la Ville ? Elles ne sont plus budgétées.

M. Laurent Kurth, Conseiller communal (Economie, urbanisme et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Vous avez raison, je suis peut-être allé un peu vite. Je n'ai pas fait l'analyse de savoir à qui revenait de payer cette partie. C'est peut-être les TRN. Je ne peux pas vous en donner gage définitivement, mais je pense que c'est une bonne remarque.

L'amendement au postulat est accepté par 24 voix sans opposition. Le postulat est accepté par 18 voix contre 11.

Interpellation urgente de Hugues Chantraine

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Pierre-Alain Borel, Président : Je vous propose de traiter l'urgence ce soir et que la réponse soit donnée en tête de l'ordre du jour de la prochaine séance.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pour les utilisateurs de la crèche de la Ferme Gallet, il y a urgence car nous savons que notre équipe, même si cela n'a pas été le cas ce soir, va gagner et les matchs vont se poursuivre. Pendant ce temps, les parents continuent d'avoir des problèmes.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et cultes) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous pensons aussi que l'équipe va gagner et nous acceptons l'urgence.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les rues d'accès sont pratiquement toutes en sens interdit, les agents veillent et c'est normal, mais ne libèrent pas le passage aux parents qui ne viennent pourtant que chercher leur enfant à la crèche.

Les véhicules normalement autorisés sur la place nord de la patinoire, voyant le cheminement des bambins jusqu'à la crèche, ne peuvent plus stationner et c'est normal, puisque c'est réservé aux VIP et aux cars de joueurs.

Les parents le comprennent bien, mais il faudrait au moins qu'une approche de la Ferme Gallet soit autorisée rapidement pour tous ces parents et les enfants qui, à l'heure actuelle, sont pris en otage des victoires de notre chère équipe.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et cultes) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je serai rapide. J'ai pris connaissance de cette interpellation, nous aurions même pu régler ce problème par téléphone. J'ai demandé à mes services d'intervenir dans ce sens, les gens pourront passer les rues David-Pierre-Bourquin, Beau-Site et descendre de l'autre côté.

M. Hugues Chantraine, UDC : Je suis satisfait !

Séance levée à 23h45.

Le président :
Pierre-Alain Borel

La secrétaire :
Maria Belo

La secrétaire-rédactrice :
Sylvia Ruchat