



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

Séance commune des conseils généraux

Lundi 28 octobre 2013 à 19h30

Aula du CIFOM, Le Locle

Procès-verbal N° 18

Présidence, Le Locle : Raphael Resmini

Présidence, La Chaux-de-Fonds : Sarah Blum

29 Conseillères générales et Conseillers généraux du Locle sont présent(e)s.

33 Conseillères générales et Conseillers généraux de La Chaux-de-Fonds sont présent(e)s.

Présent(e)s, Le Locle : Berly Michaël, Blaser Jean-Pierre, Calame Jean-Daniel, Casciotta Françoise, Dubois Claude, Eschler Pierre-Yves, Favre Oskar, Franchon Jean-Pierre, Gaffiot Gabriel, Gfeller Charles, Gigon Richard, Gouveia Alves Isabelle, Jeanneret Steve, Peruccio Sandoz Isabelle, Pinho Joaquim, Porret Jean-Claude, Prandi Pier Carlo, Resmini Raphael, Rosselet Michel, Rotzer Jean-Marie, Sandoz Michel, Santschi Gérard, Taillard David, Vermot Nicole, Vermot Romain, Von Allmen Anthony, Zaquini Leonello, Zbinden Philippe, Zurbuchen Michel

Excusé(e)s, Le Locle : Batlogg Gaffiot Pascale, Droguett Marcelo, Heiniger Jean-Claude, Heiniger Ruth, Porret Alexandre, Rotzer Pipoz Xavier, Schaffner Corinne, Straumann Alain, Zuend Isabelle

Absent(e)s, Le Locle: Ghielmetti Martial, M'Voutoukoulou David, Schopfer Ludovic

Présent(e)s, La Chaux-de-Fonds : Babey Katia, Belo Maria, Blanc Pierre-Yves, Blum Sarah, Borel Pierre-Alain, Bühler Pascal, Caglar Nurhan, Chollet Clarence, Clerc Celia, Curty René, Erard Monique, Favre Andy, Favre Charles-André, Gagnebin Monique, Gressot Julien, Hess Sophie, Jemmely Josiane, Jobin Patrick, Kitsos Philippe, Marchon Lucie, Monard Anne, Mo-

rel Yves, Morel Sylvia, Moser Claude-André, Musy Daniel, Nussbaumer Daniel, Rappan Yannick, Robert-Nicoud Florian, Steudler Adrien, Strub Yves, Ummel Christophe, Vurucu Inan, Ziegler Daniel.

Excusé(e)s, La Chaux-de-Fonds : Chantraine Hugues, Hainard Frédéric, Herrmann Brand Laure-Anne, Imeri Shaip, Othenin-Girard Michael, Schaefroth Marc, Surdez Daniel, Wenger Fabien

Les Conseillers communaux des deux villes siègent *in corpore*.

Ordre du jour

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames, Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous convier à une séance commune des deux législatifs qui aura lieu le

lundi 28 octobre 2013, à 19h30,

à l'aula du CIFOM-ET, au Locle, rue Klaus 1

L'ordre du jour retenu est le suivant:

1. Appel
2. Projet de résolution des Conseils généraux de La Chaux-de-Fonds et du Locle : Pour un soutien au plan stratégique d'Hôpital neuchâtois (texte en annexe)
3. Projet de résolution des Conseils généraux de La Chaux-de-Fonds et du Locle : Pour un soutien à la vignette à Fr. 100.-. (texte en annexe)
4. Rapport d'information des Conseils communaux relatif au plan directeur partiel des mobilités (PDPM) pour les projets de contournement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la H20.
5. Rapport d'information des Conseils communaux relatif au schéma directeur du Crêt-du-Locle.

Dans l'attente de vous rencontrer, nous vous adressons, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Les Conseils communaux
du Locle et de La Chaux-de-Fonds

M. Raphael Resmini, Président : Mesdames et Messieurs des autorités de la Ville de La Chaux-de-Fonds, Mesdames et Messieurs des autorités de la Ville du Locle, Mesdames et Messieurs. Je vous remercie de votre présence à cette séance intercommunale et vous souhaite une cordiale bienvenue, tout particulièrement à nos collègues de la ville voisine de La Chaux-de-Fonds.

Pour rappel, le règlement de la Ville du Locle sera appliqué pour notre séance. Ainsi, les deux derniers points de notre ordre du jour ne seront pas votés.

Je prie les divers orateurs du législatif qui se succéderont de bien vouloir se diriger vers la tribune pour prendre la parole. J'invite le public à prendre place à l'étage supérieur. Concernant les autorités, comme indiqué sur le plan, les Conseillers généraux de La Chaux-de-Fonds se placent à ma droite et les Conseillers généraux loclois à ma gauche.

Mme Sarah Blum, Présidente : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je tiens tout d'abord à remercier la Ville du Locle de nous accueillir ce soir, nous permettant ainsi de réunir les autorités de nos deux villes. Je vous informe que le groupe du POP met à disposition des feuillets concernant la future votation du 24 novembre sur l'Hôpital.

Pour un soutien au plan stratégique d'Hôpital neuchâtelois

Résolution des Conseils généraux de La Chaux-de-Fonds et du Locle

Le 24 novembre 2013 se joue une votation essentielle pour la cohésion du canton et pour la couverture sanitaire des Montagnes neuchâteloises: la population du canton est appelée à se prononcer sur le référendum contestant le plan stratégique voté par le Grand Conseil en mars 2013. Sécurité sanitaire et impacts économiques de toute une région sont au centre des discussions. Les missions attribuées au site de l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds (oncologie, sénologie, et chirurgie stationnaire) sont essentielles tant pour sa survie que pour la couverture sanitaire des Montagnes neuchâteloises et d'autres habitants hors canton. Sont concernées près de 75'000 personnes et un pôle économique en pleine croissance!

Au nom de la cohésion cantonale, les conseils généraux de la Chaux-de-Fonds et du Locle appellent à la raison et à l'intérêt général cantonal pour préserver l'avenir de l'établissement hospitalier multisite.

Ils adressent à la population neuchâteloise la présente résolution; ils lui demandent de voter "oui" le 24 novembre 2013 et d'accepter le décret portant approbation des options stratégiques complémentaires voté par le Grand Conseil dans sa séance du 27 mars 2013!

- *En admettant la répartition des missions votée par le Grand Conseil, les décisions à venir en matière hospitalière pourront se prendre dans la sérénité. Les discussions sur la nécessité d'un site unique – qui n'est pas l'objet de la présente votation – se dérouleront dans le calme et la compréhension mutuelle des enjeux du canton en matière hospitalière. Le gouvernement pourra travailler à ses futurs objectifs: inscrire le canton dans les nécessaires planifications intercantionales et réorganiser la politique sanitaire qui ne se limite pas aux activités de l'établissement hospitalier multisite. Faisons confiance aux autorités cantonales qui ont pris la bonne décision.*
- *En votant pour le décret, la cohésion cantonale, fragilisée avec le refus du RER-TransRUN en 2012 et précédemment par le transfert de l'Ecole d'ingénieurs, en sortira renforcée. Les besoins de sécurité sanitaire de près de 75'000 habitants seront garantis. Le calme retrouvé, les futurs projets essentiels pour la cohésion cantonale et l'avenir de notre canton, comme celui de la mobilité, pourront être débattus dans un meilleur climat de confiance.*
- *En acceptant la position défendue par le Conseil d'Etat, les effets positifs pour l'économie régionale de la présence d'un hôpital seront préservés: les 760 emplois en ville de la Chaux-de-Fonds seront assurés, les retombées salariales équivalentes seront réinjectées dans l'économie régionale, les fournisseurs de services de l'Hôpital pourront continuer d'offrir leurs prestations et à la clé des places de travail, etc. Cette création de valeur et d'emplois ne doit être sous-estimée: elle est essentielle à toute l'économie cantonale.*
- *En confirmant la décision du Grand Conseil, des médecins de première ligne (pédiatres et médecins généralistes) dont nous avons urgemment besoin vont vouloir venir s'installer à La Chaux-de-Fonds et au Locle. La couverture sanitaire du Haut doit être assurée et seules les activités hospitalières aiguës vont le permettre. Ressource majeure de la vie quotidienne, la santé revêt une dimension importante pour la qualité de vie des habitants d'une région. La présence d'un hôpital doté des missions définies par le plan stratégique y contribue largement.*
- *En glissant un oui dans l'urne, la qualité des soins d'urgence sur le site de Pourtalès sera garantie. C'est un leurre que d'imaginer que ce seul site pourra absorber la totalité des urgences et les traiter dans un délai raisonnable. Les missions dévolues au site de Pourtalès, notamment le centre mère - enfant, ne sont pas remises en cause par cette votation. De plus, en votant oui, le site du Locle d'Hôpital neuchâtelois est maintenu. Dans le cas contraire, c'est le risque d'une prochaine fermeture avec concentration de la réadaptation sur un seul site.*
- *En votant oui, les électeurs confirment le principe légal de la répartition équilibrée des prestations à la population, des services et des emplois sur les deux sites proposés. C'est cette pierre angulaire de la loi sur l'établis-*

sement hospitalier (qui deviendra par la suite Hôpital neuchâtelois) qui avait été admise en 2005 à plus de 74 %. Ainsi, les deux pôles urbains les plus peuplés du canton bénéficient d'une égalité relative dans les missions hospitalières.

*Pour toutes ces raisons, les Conseillers généraux des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle appellent à refuser le démantèlement de l'hôpital de La Chaux-de-Fonds. Il en va de la cohésion de notre canton! Un seul mot : **votez oui**.*

Mme Nathalie Schallenberger, Conseillère communale de la Ville de La Chaux-de-Fonds (Instruction publique, santé et affaires sociales) : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers généraux. Il n'est pas usuel que les membres de l'exécutif s'adressent aux membres du législatif pour leur proposer de déposer une résolution commune interpartis et qui émanerait des deux Conseils généraux des Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Il se trouve que le vote du 24 novembre est capital, non seulement pour l'avenir de nos hôpitaux, mais aussi pour la cohésion cantonale. A situation exceptionnelle, démarche exceptionnelle. Au nom de l'ensemble des autorités exécutives des Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, unanimes, nous vous demandons, de manière solennelle, d'accepter cette résolution pour un soutien au plan stratégique neuchâtelois.

Il y a, tous les 10 à 15 ans, des passages très importants. C'est comme si nous nous trouvions devant un rond-point, avec plusieurs directions au choix : Poursuivre notre route vers le futur, avec un soutien inconditionnel et unanime à la résolution en faveur du décret hospitalier ou prendre les chemins de traverse en remettant en cause la cohésion cantonale, le plan hospitalier, et risquer de fragiliser la sécurité sanitaire de toute une région et de pénaliser l'accès aux soins et leur qualité, de l'ensemble du canton, pendant de nombreuses années.

Nos deux autorités exécutives sont unanimes. Nous vous proposons la première variante : aller de l'avant, avec le plan de répartition des missions stratégiques de HNE et barrer la route aux chemins de traverse pour les années à venir. Notre Canton vit une situation singulière. Le 24 novembre 2013, se joue une votation essentielle pour la cohésion du Canton et pour la couverture sanitaire des Montagnes neuchâteloises. Mettons tout en œuvre pour que nous ne nous réveillions pas le lendemain matin avec une difficulté supplémentaire, celle de remettre sur le métier la répartition des missions hospitalières, dans un contexte cantonal encore plus fragilisé qu'il ne l'est aujourd'hui, suite au refus du RER TransRun, en particulier.

N'en déplaise aux référendaires qui occultent sciemment ce point, sous le couvert des finances cantonales, un rejet du décret serait très pré-occupant pour la cohésion cantonale. Un oui de la population offrira un

calme et une sérénité indispensables pour affronter l'enjeu de la mobilité cantonale, autre défi majeur pour l'avenir de notre Canton.

Sécurité sanitaire et impact économique de toute une région sont également au centre des discussions.

Les missions attribuées au site de l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds sont essentielles, tant pour sa survie que pour la couverture sanitaire des Montagnes neuchâteloises et d'autres habitants hors canton. Sont concernés plus de 75'000 personnes et un pôle économique en pleine croissance. Cela assure la sérénité des patients des deux pôles du canton et évite de surcharger l'un des deux.

L'objet de cette votation est de maintenir des urgences efficaces, ainsi que des services de médecine efficaces sur les deux sites de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. Le système proposé permet de garantir la présence de chirurgiens et de médecins internistes de qualité en nombre suffisants sur les deux sites.

Ce plan est la seule garantie pour faire cesser un processus de démantèlement, entamé il y a plus de huit ans maintenant, qui a non seulement conduit l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds à perdre bon nombre de ses prestations, mais a aussi empêché la rénovation des infrastructures dont il a besoin pour assurer, à terme, des prestations de qualité. Accepter ce plan, c'est aussi la garantie de maintenir le site du Locle. En effet, si l'on suit les référendaires, qui proposent de faire un site unique de traitement et de réhabilitation à La Chaux-de-Fonds, cela impliquera nécessairement la fermeture, à moyen ou court terme, des hôpitaux régionaux du Locle, de Landeyeux et de La Béroche.

Ce plan est conçu pour couvrir les 10 à 15 ans qui nous séparent de la réalisation d'une solution pérenne, qui reste à évaluer. Accepter ce plan ne remet nullement en cause la réalisation d'un éventuel site unique. C'est un passage obligatoire, soit vers un site unique, soit vers le maintien d'un hôpital multisites réorganisé.

Pour conclure, j'aurais quelques corrections à faire par rapport à la résolution que les deux Conseils communaux des Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds vous ont proposée :

En page 1, vous avez pu voir qu'il manquait un petit gras sur le "d" d'accepter.

A la page 3, il manque un mot à l'alinéa 2 : *"Les missions dévolues au site de Pourtalès, notamment le centre mères-enfants, ne sont pas remises en cause par cette votation. **De plus**, en votant oui, le site du Locle d'Hôpital neuchâtelois est maintenu."*

Vous l'avez compris, le Conseil communal du Locle et le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds, pour un soutien au plan stratégique d'Hôpital neuchâtelois, vous demandent de nous proposer cette résolution. Je vous remercie.

Mme Katia Babey Falce, PS : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La résolution interpartis, que nous soutenons ce soir, est un acte politique fort, pour une votation d'une importance capitale pour notre région et notre canton. L'acceptation du plan stratégique d'Hôpital neuchâtelois est essentielle. Nous tenons, ce soir, à dire haut et fort notre soutien inconditionnel à cette solution, la seule viable pour garantir la couverture sanitaire, la seule qui garantit le respect des engagements pris lors de la votation de 2005, la seule qui a obtenu l'aval de la grande majorité du Grand Conseil, des trois Villes de notre canton, de l'ensemble des partis politiques du Haut, de beaucoup de partis politiques cantonaux, la seule qui permette d'avancer dans ce dossier difficile, la seule financièrement durable.

Les opposants tentent de faire croire à la population qu'une centralisation des prestations hospitalières assurera des coûts moindres. Mais, ont-ils parlé des coûts induits par un centre unique de soins aigus à Pourtalès, qui se chiffreront à plusieurs dizaines de millions de francs ? Ont-ils parlé des dizaines de millions qu'il faudra investir pour faire du site de La Chaux-de-Fonds un centre de traitement et de réadaptation, avec pour corollaires certains, la fermeture de La Béroche, de Landeyeux et du Locle ? Ont-ils parlé des coûts de la rupture des liens de confiance entre les différentes régions de notre canton ? Ont-ils connaissance que l'hôpital de La Chaux-de-Fonds est le meilleur centre de formation de Suisse romande, y compris les hôpitaux universitaires ? Ont-ils conscience qu'un refus entraînera, pour l'ensemble des patients du canton, des risques en termes de sécurité, de la prise en charge ? Ont-ils conscience que nous parlons de plus de 75'000 habitants et qu'un hôpital digne de ce nom est garant d'une économie prospère pour toute une région et qu'il assure la relève des médecins de proximité ?

La liste des questions posées n'est évidemment pas exhaustive. Mais nous sommes convaincus que la réponse des opposants est non à chacune d'entre elles. En effet, les opposants ont une vision du territoire et de la santé qui date du siècle passé, avec ce mythe du "*plus c'est grand, moins c'est cher* !" Mesdames et Messieurs les opposants, vous ne parlez que d'économies, vous annoncez des chiffres apocalyptiques si le oui devait l'emporter. Mais, vous n'apportez aucun chiffre crédible, aucune hypothèse sur la réalisation de vos vœux. Vous osez même dire que, si le oui devait l'emporter, l'hôpital unique ne verra jamais le jour, ce qui est, comme chacun le sait ou devrait le savoir, un argument mensonger. Vous le savez bien, au moment du vote du plan stratégique, le Grand Conseil a voté un crédit pour l'étude de cette option.

Nous disons à la population que les opposants sont, à peu de choses près, les mêmes que ceux qui ont dit non au RER, les mêmes qui ne veu-

lent pas d'un Tribunal dans le Haut, les mêmes qui trahissent notre constitution qui, elle, garantit l'équilibre régional.

Voter oui le 24 novembre, c'est assurer une couverture sanitaire pour l'ensemble de la population cantonale, c'est proposer une solution pour l'avenir hospitalier de notre canton, c'est respecter la votation populaire et les promesses faites depuis des années, c'est enfin pouvoir entreprendre les travaux pour l'hôpital de La Chaux-de-Fonds, qui en a cruellement besoin, c'est l'espoir d'un apaisement dans ce dossier qui a conduit, trop souvent, notre canton aux limites de la fracture.

Nous lisons haut et fort : un non constituerait un séisme de magnitude jamais égalée dans ce canton et les dégâts seraient dévastateurs pour notre avenir commun.

Le Parti socialiste des Montagnes neuchâteloises, ainsi que le Parti socialiste cantonal appellent à une mobilisation générale pour le Oui. Je vous remercie de votre attention.

Mme Maria Belo, POP : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les Conseillères et Conseillers généraux Popistes des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds sont très inquiets pour l'avenir de l'Hôpital Neuchâtelois. Si la votation du 24 novembre pour un hôpital multisites, avec deux centres principaux, ne mobilise pas la population abstentionniste des Montagnes, ni la majorité des autres districts, c'est la cohésion cantonale et la perte de la couverture sanitaire pour les Montagnes neuchâteloises qui est en jeu. Cela signifierait à coup sûr une centralisation de tous les services principaux sur le site déjà saturé de Pourtalès. Cela irait contre le souhait des habitants de ce canton, qui ont voté OUI à la création de l'EHM cantonal (Établissement hospitalier multisite) lors de la votation de 2005, avec des pertes énormes pour la qualité de vie de la population des Montagnes et sans gain financier spectaculaire. Mobilisons-nous comme La Chaux-de-Fonds a dû le faire en 1960 pour le OUI à la construction de son nouvel hôpital. A l'époque déjà, les problèmes soulevés étaient de même nature qu'aujourd'hui, comme vous pourrez le lire dans le petit cahier que le POP a mis à disposition :

1. En quoi des soins de proximité apportent-ils un plus au maintien de la santé des habitants d'une région ?
2. En quoi des sacrifices financiers mesurés permettent-ils de favoriser le développement de tout le système médical d'une région ?

Concernant ces deux problèmes, ne lisions-nous pas, il y a à peine plus d'une année, dans la propagande du PLR de Lausanne pour les élections au Grand Conseil vaudois du printemps 2012, les propos suivants sous la plume du candidat Philippe Jacquat, médecin et Conseiller communal : *"L'un des soucis récurrents est la maîtrise des coûts de la santé, avec des solutions qui n'en sont souvent pas, par exemple vouloir à tout*

prix centraliser les hôpitaux, alors que des structures de proximité gardent toute leur valeur et leur pertinence, surtout humaines, mais également économiques. Ainsi, pour Lausanne, il faut discuter de la création d'un «Hôpital de la ville», apte à prendre en charge une partie des hospitalisations les moins exigeantes en ressources et ce, à un moindre coût du fait d'une structure simplifiée, mais efficace, permettant un meilleur recentrage du CHUV pour les traitements les plus complexes. Un tel hôpital pourrait être multisites, utilisant des structures adaptées, sur la base de contrats de prestations clairement réfléchis et définis."

Alors, nous-mêmes, aujourd'hui, dans notre canton, disons aussi OUI au plan hospitalier du Conseil d'Etat, lequel préserve des hôpitaux de proximité indispensables.

Si le OUI ne gagne pas dans les urnes le 24 novembre 2013, c'est l'équilibre régional qui sera mis en péril. Ce sera également particulièrement problématique pour les hôpitaux du Locle, de Landeyeux et de la Béroche, hôpitaux indispensables à la médecine de proximité. Dans une pure logique centralisatrice et d'économies à court terme, ces hôpitaux seront condamnés en faveur de la création d'un site unique de réhabilitation à La Chaux-de-Fonds.

Pour nous, Loclois et Chaux-de-fonniers qui avons déjà perdu l'École d'Ingénieurs, nos maternités respectives et d'autres services essentiels, nous disons «*Basta*».

C'est aussi l'économie de nos deux villes qui est en jeu. L'hôpital de La Chaux-de-Fonds fut, jusqu'en 2000, un des plus grands employeurs des Montagnes. Aujourd'hui, c'est un grand nombre de places de travail qui sont menacées, ainsi que toute une économie endogène, comme les boulangers, bouchers, chauffeurs de taxi, blanchisseurs, etc., lesquels vivent, en bonne partie grâce à l'hôpital, qui seront mis en péril.

Ce seront aussi les familles populaires et les personnes âgées qui seront les plus touchées, si tout est concentré dans le Bas. Sans voiture, sans RER, elles paieront le prix fort de la mobilité que cette concentration exigera d'elles, comme nous le voyons déjà avec la pédiatrie. Pour une partie d'entre elles, le prix sera trop fort. Elles renonceront à des soins pour elles-mêmes où à rendre visite à leurs proches hospitalisés, alors que le soutien moral de la famille et des amis est un facteur important de guérison.

Votons OUI, pour maintenir dans le site de La Chaux-de-Fonds, un service d'urgences efficace, ainsi qu'un service de médecine aiguë. Ce plan hospitalier permettra de donner le feu vert à la rénovation des infrastructures de l'hôpital de La Chaux-de-Fonds, pour qu'il soit reconnu comme indispensable à un service cantonal de santé performant pour l'ensemble de la population.

Car un site principal, c'est aussi la présence de jeunes médecins stagiaires, qui pourront ensuite s'installer dans des cabinets travaillant en

collaboration étroite avec l'hôpital. Ils contribueront ainsi à pallier le manque inquiétant de médecins de famille, de pédiatres et autres, dans nos Montagnes.

La majorité des médecins récemment installés en ville de La Chaux-de-Fonds et ceux qui travaillent dans les cliniques privés, s'y sont installés parce qu'ils ont travaillé à l'hôpital. Un hôpital sans soins aigus rencontre souvent de gros problèmes de recrutement de personnel (médecins, infirmiers, etc...), et c'est la société civile qui souffre de ces fâcheuses conséquences.

Les Conseillères et Conseillers généraux Popistes des Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds se réjouissent que les Conseils communaux des trois Villes saluent le plan hospitalier et le soutiennent. Nous espérons vivement que l'ensemble des régions de notre canton le soutiendra aussi, car il y va également de leur intérêt.

Parce qu'un hôpital décent ne progresse pas sans médecine aiguë, votons OUI le 24 novembre. Je vous remercie de votre attention.

M. Claude Dubois, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Bien que le groupe PLR du Locle ne soit pas insensible à une économie, ou plutôt à l'évitement d'une charge supplémentaire de CHF 20 millions à CHF 30 millions, évoqué par le comité référendaire, il acceptera la résolution à l'unanimité et votera OUI le 24 novembre prochain.

D'après le comité référendaire, la réforme permettant la répartition des missions, ayant comme but la gestion de doublons, devrait alourdir la charge hospitalière de CHF 20 millions à CHF 30 millions par année (je vous laisse apprécier la fourchette...), tandis que le statu quo, avec les doublons actuels, ne coûterait que CHF 7 millions de plus par année. Donc, si l'on en croit le comité référendaire, la répartition des activités sur les deux sites coûterait encore plus cher que la situation actuelle.

Le Grand Conseil et le Conseil d'État se seraient-ils laissés abuser ? Permettez-nous d'en douter. Mais, laissons de côté la guerre des chiffres car tout le monde sait qu'ils peuvent être manipulés aisément. Et une fourchette de CHF 10 millions sur CHF 30 millions est un gros indice démontrant que ces chiffres ne sont pas sérieux ou maîtrisés.

Tout partout n'est pas possible et tout le monde en convient. Une répartition des tâches est primordiale pour des raisons de coûts d'exploitation. Mais, cette répartition, au vu de la configuration de notre canton, ne doit pas se faire dans le sens où l'on enlève tout d'un endroit pour le mettre à un autre. Nous profitons, par ce biais, de rappeler à certains que le canton de Neuchâtel ne s'arrête pas entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, mais qu'il y a des villes et des villages essaimés sur le territoire et que ce paramètre n'est pas à négliger.

Le flou artistique de la gestion du dossier hospitalier, depuis la création de l'EHM, a affaibli l'établissement du Haut du canton, pour renforcer celui du Bas. Et certains se sont mis à rêver. Pourquoi ne pas mettre toutes les activités de soins aigus dans le nouvel hôpital qui vient d'être rénové ? La grenouille veut-elle être aussi grosse que le bœuf ?

Le nouvel hôpital, dans lequel les référendaires verraient bien se développer les activités de soins aigus, a vu ses travaux démarrer en 1999, sur la base d'un concept du début des années 90, pour se terminer en 2005. Bien que des investissements aient été consentis sur ce site, ces dernières années, on peine à croire qu'il puisse se transformer, d'un coup de baguette magique, en site unique cantonal pour le type de traitement aigu. Rappelons tout de même que ces rénovations avaient comme but principal le regroupement des activités de l'hôpital des Cadolles, dans ses locaux. Huit ans après l'absorption du Haut de la Ville de Neuchâtel, on voudrait nous faire croire qu'avec les mêmes infrastructures, il sera possible d'absorber tranquillement le Haut du canton cette fois-ci.

Si tel devait être le cas, nous savons maintenant pourquoi les primes d'assurances sont élevées dans ce canton. En effet, concevoir un hôpital au début des années 90, le construire de 1999 à 2005, pour répondre aux besoins de tout un canton en 2014, nous laisse dubitatifs. Pourrions-nous croire que le NHP ait été surdimensionné à l'époque ? Nous doutons fortement que cela soit le cas.

Pour illustrer nos propos, nous ne pouvons pas passer sous silence, même s'il est exceptionnel, le cas de cette personne enceinte de 8 mois, qui s'est vue se faire diriger à Coire, au fin fond de la Suisse pour nous, pour accoucher et qui a dû se débrouiller toute seule pour retourner dans le canton, après que la *"livraison"* ait été faite. Se retrouver avec un cas similaire pour des cas d'urgence nous fait froid dans le dos. Cette situation pourrait concerner autant un patient du Bas que du Haut, qu'on se le dise...

Pour revenir à la résolution, le groupe PLR du Locle estime que la mise à l'écart de 75'000 personnes, dans le cadre d'un pôle économique en pleine croissance, sonnerait le glas du développement des Montagnes neuchâteloises, avec comme résultat, un affaiblissement du canton.

De plus, nous savons que le critère de la proximité d'un hôpital est l'un des paramètres importants dans les choix des futurs habitants et surtout pour les familles. Si les initiants veulent encore augmenter le trafic pendulaire, ils ne peuvent pas faire mieux.

Oui, les décisions à venir, en matière hospitalière, doivent se prendre dans la sérénité et non dans la précipitation, avec comme leitmotif *"Y a qu'à..."*. Mais, attention, l'acceptation du décret n'est qu'une étape. Il faudra que le Conseil d'État soit très vigilant vis-à-vis d'Hôpital neuchâtelois et que celui-ci n'opte pas pour la politique du fait accompli, c'est-à-dire écœurer une certaine catégorie de personnes, pour ainsi dire qu'ils avaient raison.

Le non-retour de la maternité dans les Montagnes neuchâteloises doit rester dans les mémoires. Il faut que la guerre au bas des médecins cesse.

Nous ne reviendrons pas sur le refus du RER TransRun, si ce n'est que pour appeler la population afin qu'elle se mobilise pour le OUI. Nous sommes dans du concret et une abstention serait dramatique pour notre région. Nous avons besoin de sécurité sanitaire, c'est tout.

Sans vouloir critiquer les auteurs de la motion, les effets positifs pour l'économie ne concernent pas que la Ville de La Chaux-de-Fonds. Le décret concerne aussi 114 emplois à l'Hôpital du Locle, sans compter ceux du Centre neuchâtelois de psychiatrie qui occupe le rez-de-chaussée et le 1^{er} étage de l'hôpital. La fermeture du Locle entraînerait certainement l'abandon des soins psychiatriques gériatriques avec, comme conséquences, des soins ambulatoires déplacés à nouveau dans le bas du Canton. En effet, la synergie des deux établissements permet une prise en charge bénéfique pour nos aînés ayant besoins de soins dans les Montagnes neuchâteloises.

Finalement, pour conclure ce chapitre, les retombées salariales équivalentes réinjectées dans l'économie régionale et les emplois liés aux fournisseurs de l'hôpital du Locle pourront aussi faire en sorte qu'une activité économique puisse continuer au Locle ce qui, à nos yeux, n'est pas négligeable.

La couverture sanitaire du Haut du canton doit être assurée et nous confirmons que seul le maintien des activités aigues le permettra. Il est illusoire de penser que le Service d'urgences de La Chaux-de-Fonds sera efficace s'il y a démantèlement de toutes activités liées aux soins aigus. Il risque de n'y avoir plus qu'une polyclinique de semaine, ouverte de 8h00 à 18h00, comme au Locle, tout en espérant qu'à terme, HNE ne ferme, faute de médecins.

A contrario, la couverture sanitaire du Bas est assurée car il ne faut pas oublier que, pour un hôpital démantelé dans le Haut, Neuchâtel aura toujours deux hôpitaux à disposition. La Providence, bien que passée dans des mains privées, est prête à donner un coup de main, au niveau des urgences, à son collègue proche de 100m à vol d'oiseau. Démanteler un hôpital dans un bassin de 75'000 personnes, pour en garder deux, sans problèmes, dans un bassin de près de 100'000 personnes, est tout simplement inadmissible.

Pour être complet, le rapport du Conseil d'État permettra l'étude d'un site unique pour les soins aigus et pour les CTR, avec comme possibilités, à terme, une éventuelle fermeture des deux sites qui nous sont chers.

Le refus du décret n'empêchera pas que cette étude se fasse, d'une manière ou d'une autre, car la question doit être mise sur la table. Mais, celle-ci sera posée, nous l'espérons, dans un climat serein, qui permettra de mettre tous les problèmes sur la table, comme par exemple, un accès

optimal au site unique, depuis toutes les régions du canton de Neuchâtel, un endroit centralisé, pouvant permettre un développement. Celui-ci aura un coût et déterminera s'il est possible de savoir si cette solution futuriste est viable ou pas. Mais, il faut savoir qu'en parallèle, d'autres dossiers permettront aussi d'aller de l'avant et avantageront peut-être certaines décisions.

Pour arriver à cette étape, il ne faut pas que le canton se déchire et ce qu'il risque d'arriver, en cas de refus du décret du Conseil d'État. Notre destin est entre nos mains. C'est le moment où jamais, il faut se manifester et voter OUI le 24 novembre prochain. Merci de votre attention.

M. Claude-André Moser, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je parle au nom du groupe PLR de La Chaux-de-Fonds, mais en arrière fond, il y a aussi le groupe de travail interpartis, que je co-préside avec Théo Bregnard du POP.

Le décret, au sujet duquel nous allons voter une résolution commune, concerne les trois dernières options stratégiques pour que le plan du Conseil d'État puisse enfin entrer en vigueur, avant que l'on aborde une autre question délicate, celle de la faisabilité d'un site hospitalier unique, si nous le voulons bien, qui pourrait être opérationnel vers la fin des années 20.

Mais, ce sont les 10 à 15 prochaines années qui nous préoccupent d'abord. Pendant cette période, HNE doit conserver la confiance des médecins. (je dis *conserver* parce que cette confiance existe encore), la confiance des patients et des médecins. Une acceptation des ces trois dernières options stratégiques devrait lui permettre de conserver cette confiance.

Nous ne comprenons pas les blocages et les motivations réelles de ceux qui, sans nuances, s'opposent à un plan qui représente la meilleure alternative au statu quo.

Il y a trois plans importants : le plan politique, le plan médical et le plan économique.

Sur le plan politique, il peut y avoir des nuances. S'il on est partisan de tout centraliser à Neuchâtel, ou de favoriser plutôt le développement de la rive sud du lac de Neuchâtel, ou s'il on souhaite affaiblir HNE au profit d'autres institutions, alors, c'est un mauvais projet politique. On connaît mal les motivations des oppositions, ou plutôt, on a de la peine à croire qu'il ne puisse s'agir que de *littoralo-centrisme*, au service de quelques médecins qui n'ont aucune envie de venir intervenir à La Chaux-de-Fonds, deux ou trois fois par semaine, ou qui craignent un isolement, isolement qu'ils n'ont pas à craindre. C'est un excellent projet politique, si l'on tient compte de la démographie de notre canton, avec ses deux pôles urbains, des lois que son peuple a votées, de la taille des infrastructures à disposition et de la nécessité d'apaiser les débats Haut/Bas. Ces derniers font sourire nos compatriotes romands ou autres, qui ne sont pas toujours conscients de la

taille de nos villes et qui nous comparent, à tort, à Delémont ou à Porrentruy, par exemple.

Dans la mise en place du projet, dont on sait qu'il a été largement appuyé par le Haut du canton, il y a toujours eu la volonté de proposer une solution satisfaisante globalement pour tout le canton et non à l'avantage des seuls Loclois ou Chaux-de-Fonnières.

Le groupe de travail interpartis a travaillé à trouver une solution pour HNE dans son ensemble. Quand on dit qu'il faut aller voter pour l'hôpital, cela peut porter à confusion. Il ne s'agit pas de voter pour l'hôpital de La Chaux-de-Fonds ou pour celui du Locle, mais bien pour un HNE, un ensemble cohérent, où Le Locle et La Chaux-de-Fonds sont pris en compte, en bonne intelligence, avec Pourtalès et les autres sites en périphérie des villes.

Sur le plan médical (c'est peut-être celui que j'ai pu approcher le mieux), c'est certainement là que la pertinence du projet a été la mieux étudiée. Ce sont des médecins qui ont esquissé les bases, avec des politiciens, qui l'ont analysé en détail. Ce projet a été une estimation médicale très fouillée, des chiffres repris, recalculés, des hypothèses réévaluées en fonction des données. Les référendaires n'ont jamais voulu faire cette analyse. Ils n'ont jamais voulu entendre nos arguments dans leur globalité. Ils se sont contentés de mettre en avant quelques arguments de médecins-chefs qui perdront des privilèges dans la réorganisation proposée. Globalement, les services travailleront, notamment sur les plans efficacité et sécurité, dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui, si le plan est accepté.

L'essentiel, pour un site de soins aigus, là où il faut un diagnostic rapide et des soins appropriés pour enrayer la maladie, c'est de pouvoir disposer de la présence simultanée de chirurgiens et de médecins internistes. L'organisation proposée assure cette présence simultanée sur les deux sites, puisque des chirurgiens opèrent sur les deux sites et qu'ils seront en permanence à côté des services de médecine.

Le fait de supprimer certains doublons a des inconvénients. Nous vivons déjà avec l'essentiel de ces inconvénients : un des hôpitaux (en l'occurrence, celui du Haut) est privé de service de gynécologie et de pédiatrie. Nous vivons avec ce défaut depuis environ trois ans et personne, dans le Bas, ne crie au scandale. Et pourtant, le danger est bel et bien là. Il faudra encore trouver des moyens d'améliorer la situation pour diminuer les risques latents. Nos autorités communales font des efforts dans ce sens, mais, pour l'instant, le problème de la pédiatrie n'est pas résolu à totale satisfaction, loin s'en faut.

Sur le plan financier, les référendaires n'ont pas d'argumentation politique ou médicale convaincante. Il n'y a pas d'alternatives qui puissent prétendre être plus économiques. Le tout à Pourtalès, qu'ils défendent, n'est clairement pas possible. Il n'y a pas la place pour mettre grossière-

ment deux hôpitaux, souvent saturés, dans un seul. Monsieur Dubois l'a relevé, l'Hôpital de Pourtalès n'a pas été conçu pour cela. Les deux hôpitaux de Neuchâtel ne pourraient pas non plus accueillir l'ensemble des soins nécessaires dans ce canton, même avec la réabsorption, par NHE, de l'hôpital de la Providence. Nous avons besoin du site de La Chaux-de-Fonds.

Malgré tout, on nous avance des arguments financiers. Parce que parler *excès de dépenses* et *hausse d'impôts* est porteur. C'est vrai, nous y sommes sensibles, vous le savez bien, quand ensemble nous préparons les budgets communaux de nos villes. C'est une préoccupation du PLR. Mais, ici, il n'y a aucune raison que le plan proposé fasse exploser les budgets, comme un jet de sang sur une affiche, celle des référendaires, si vous l'avez vue. La logique veut qu'en regroupant, comme le plan le propose, on gagne en efficacité et donc que cela soit financièrement plus intéressant. On a pu montrer, par exemple, qu'à moins de mauvaise volonté (mais il y en a) on pouvait faire des économies sur des coûts élevés des équipes de nuit. Les référendaires n'en ont cure. Ils répètent à tort et à travers qu'à cause du haut, ce sont des millions que l'État perd chaque année. Ce n'est étayé par rien. Hôpital neuchâtelois n'a jamais donné de chiffres intéressants (on ne sait d'ailleurs pas bien pourquoi), ni aux adversaires, ni aux partisans du plan.

Les référendaires accusent les partisans du plan hospitalier de faire dépenser des millions inutiles aux contribuables neuchâtelois, depuis cinq ans. On se demande bien comment, si le plan n'est pas appliqué. Il est incroyable que cette accusation émane de ceux qui activent tous les mécanismes de blocage depuis cinq ans. En cas de refus, ce serait le statu quo et toujours le même prétendu gaspillage.

Nous sommes convaincus que ces trois dernières options stratégiques, que nous devons voter, à savoir celles qui précisent la répartition du travail des chirurgiens sur les deux sites, ne seront ni responsables d'une explosion des coûts hospitaliers, ni de l'augmentation des impôts dans ce canton. C'est un argument trompeur et qui masque la faiblesse des critiques des référendaires.

Nos tentatives d'entrée en discussions avec ceux qui sont opposés au plan, notamment pendant que les arrêtés étaient en gestation (dans le cadre du PLR, notamment avec mon collègue Conseiller général Yves Strub), se sont toujours heurtées aux mêmes réponses que l'on peut résumer à : *"On ne peut pas continuer comme ça, ce n'est plus possible."* Et, sans prendre la peine de comprendre sur quelles bonnes bases nous nous appuyons pour défendre le projet, la discussion basculait vers le site unique. Désespérant, mais pas totalement, puisque nous continuons encore d'essayer d'expliquer.

J'y ai fait allusion, nous ne voterons que sur trois des 17 options que comprend le plan du Conseil d'État. Les autres, notamment celles qui pré-

voient le maintien des autres hôpitaux, du centre des maladies du sein, la rénovation des salles d'opération de l'hôpital de La Chaux-de-Fonds, l'ouverture des sites principaux 24h/24h, le maintien des services de médecine et des soins intensifs à La Chaux-de-Fonds et à Neuchâtel, ne sont pas remis en question. Il en va de même pour les missions confiées au Locle.

Autre point important : il faut bien faire comprendre à nos concitoyens du Bas que nous ne votons pas "*OUI hôpital multi-sites réorganisé ou plus intelligemment conçu, NON hôpital de soins aigus unique*". C'est un hôpital neuchâtelois réorganisé que le OUI implique. Le NON, c'est le statu quo.

Plan B : il existe. On réorganise un peu la chirurgie, en confiant un peu plus (en étant optimistes) à La Chaux-de-Fonds pour rééquilibrer un peu, mais changement fondamental et efficace. Ou on attribue l'orthopédie à La Chaux-de-Fonds. Mais, c'est une mission actuellement confiée à la Providence. Les gens du Bas se feront toujours opérer en Bas et cette concurrence sera assez forte pour affaiblir cette discipline à La Chaux-de-Fonds et rendre plus coûteux encore l'exploitation du site.

Le site unique de soins aigus ne sera remis en cause, ni par le OUI, ni pas le NON. Il sera de toute manière envisagé avec sérieux. Et quelles que soient son implantation et sa nature exacte, il lui faudra au moins 15 ans pour être fonctionnel. Là, il faut compter un millions d'euros par lit, pour nos 300 lits, sans compter les infrastructures et les accès à créer. Il faudra estimer le coût de la réaffectation des sites actuels de HNE, plus du demi-milliard à coup sûr. Mme Babey parlait tout à l'heure de dizaines de millions, mais je crois que l'on peut parler de centaines de millions.

Pour l'heure, il faut appliquer un plan sûr, équilibré et économiquement acceptable pour les années qui nous séparent de la réalisation de cet éventuel hôpital de rêve. C'est de cela qu'il s'agit et de rien d'autre.

Notre résolution et les informations que nous pouvons donner aux citoyens pour les convaincre : ils éviteront le gaspillage en votant OUI.

Je n'ai pas évoqué l'importance de maintenir des hôpitaux dans nos régions. Mme Belo l'a fait tout à l'heure. C'est essentiel en termes d'emplois et de dynamisme d'une région, tant sur le plan sanitaire que général. La santé coûte, mais elle rapporte aussi. Une raison fondamentale de se battre, nous travaillons dans un cadre cantonal et nous avons travaillé notamment avec le groupe de travail à penser *cantonal*. Pourtant, il est évident, pour paraphraser notre Conseil d'État qui le cria haut et fort lors d'un autre Conseil général commun de nos deux villes : "*Ce qui est bon pour une région l'est pour tout le Canton.*" Je crains que l'argument ne soit qu'à sens unique, donc peut porteur ailleurs.

Cette résolution est une bonne résolution. Elle s'adresse à nos concitoyens et elle évoque leurs intérêts directs. Mais, elle se place aussi dans une perspective de collaboration et de cohésion cantonale. Nous la vote-

rons avec détermination. Poursuivons notre route vers le futur, comme l'a dit Mme Schallenberger.

Mme Isabelle Peruccio Sandoz, les Verts : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pas de mystère, les Verts des Montagnes soutiennent haut et fort la résolution qui est proposée ce soir.

Il s'agit d'un sujet éminemment politique et nous avons la responsabilité, en tant qu'élus, de la soutenir sans ambiguïté, ce que nous ferons ce soir et plus, de la porter devant les citoyens pour les motiver à se déplacer en masse pour aller voter le 24 septembre en faveur du plan stratégique d'Hôpital Neuchâtelois.

Il y a une année, nous apprenions consternés que seules 392 petites voix éloignaient notre espoir d'avoir enfin une liaison ferroviaire digne de ce nom entre les Montagnes neuchâteloises et le bas du canton. Plus, c'était un concept global de mobilité, touchant toutes les régions de notre beau canton qui était balayé, et ceci sans plan B.

Le 24 novembre, le peuple neuchâtelois devra aussi se prononcer sur un projet qui aura des répercussions globales sur notre canton. Mais cette fois, la question nous touche toutes et tous personnellement : chacun, à un moment ou l'autre de sa vie, doit y réfléchir car il peut avoir besoin d'un accès à des soins en raison de problèmes de santé.

Quels soins voulons-nous dans ce canton ? Quels moyens sommes-nous prêts à y consacrer ? Voulons-nous faire confiance aux réflexions menées par des professionnels à ce sujet durant des années pour en arriver à une proposition soutenue majoritairement par notre parlement, ou préférons-nous mettre en péril le système de santé neuchâtelois, en retardant encore la mise en pratique des stratégies mûrement réfléchies pour remettre une fois encore le métier sur l'ouvrage ?

Or, il est urgent de passer à l'action, la réflexion ayant été menée et bien menée. Vous le savez toutes et tous, l'hôpital de La Chaux de Fonds attend depuis des décennies sa rénovation promise à de multiples reprises. Il n'est plus possible de patienter plus longtemps, sous peine de perdre notre hôpital et c'est une Locloise qui vous parle !

Il y a 15 ans au Locle, un comité de soutien à l'hôpital du Locle était créé pour se battre contre la fermeture de la maternité qui laissait présager, à terme, une fermeture d'autres services de cet hôpital régional. Ce comité mettait en garde les autorités : Le Locle n'était que le début de la dégringolade, viendrait ensuite La Chaux-de-Fonds au profit de Neuchâtel, puis Neuchâtel lui-même au profit d'une plus grande centralisation, celle-ci intercantonale... le temps ferait son affaire.

Je vous rappelle à ce sujet les propos de Monsieur le Conseiller fédéral Couchepin qui, à la veille de son départ, estimait nécessaire de réduire drastiquement le nombre des hôpitaux en Suisse. Malheureusement, cette

prévision s'avère correcte aujourd'hui, et comme hier, nous devons réagir. Il en va de notre cohésion cantonale, il en va de notre région, il en va de notre santé.

Loin de nous l'intention de déterrer la hache de guerre entre le Haut et le Bas, nous sommes trop petits pour gagner quoi que ce soit à une guerre fratricide. Nous ne doutons pas que c'est avec sagesse et en prenant en compte ce qui était le mieux pour toute sa population que le Conseil d'État, puis le Grand Conseil lui-même, a retenu les options stratégiques qu'il a acceptées.

Malheureusement, le référendum sur lequel nous devons voter est un signe très négatif donné aux gens habitant nos vallées qui se sentent floués par une proposition qui les priverait à terme, mais rapidement, de leurs hôpitaux car Le Locle, Landeyeux et La Béroche sont concrètement menacés par ce choix.

Nous en appelons aussi à soutenir la résolution présentée ce soir, car nous sommes également convaincus que notre région a besoin des emplois générés par ses hôpitaux et des retombées économiques de ces emplois, ainsi que de celles des prestataires qui gravitent autour de l'hôpital.

De même, nous voulons assurer à notre population une offre médicale indispensable. Or, il a été clairement mis en lumière qu'il y avait un lien entre les cabinets privés et l'hôpital, l'un facilitant, voire même induisant l'installation de médecins en ville.

Il nous appartient à tous, ici, ce soir de donner un signe clair. Les Verts des Montagnes et les Verts cantonaux souhaitent donc vivement que la résolution qui nous est soumise soit acceptée à l'unanimité.

La résolution est acceptée à l'unanimité par le Conseil général de la Ville du Locle.

La résolution est acceptée à l'unanimité par le Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Pour un soutien à la vignette à Fr. 100.-

Résolution des Conseils généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds

Le vote fédéral du 24 novembre prochain sur la vignette autoroutière à cent francs touche le financement de l'extension du réseau autoroutier suisse (376 km de routes cantonales) ; il concerne directement dix-huit des vingt-six cantons. Mais pour les Neuchâtelois, il revêt un aspect particulièrement important. En effet, seule l'augmentation du prix de la vignette permettra de transférer à la Confédération la propriété et l'entretien de 27 km de routes principales, soit l'entier de l'axe H20 entre le Col-des-Roches et Neuchâtel/Vauseyon, d'une part, et le tronçon de la

route H10 entre Thielle et la frontière Neuchâtel/Berne (en direction de Morat) d'autre part.

Pour les finances cantonales, ce transfert de propriété signifie dans l'immédiat une diminution majeure de charges annuelles d'entretien courant de 4 millions de francs.

Au-delà de cet enjeu cantonal, ce vote du 24 novembre a une importance toute particulière pour nos deux villes. Par le biais d'un arrêté, la Confédération s'est en effet engagée à financer la réalisation des évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Et ces deux projets sont les seuls au plan suisse (avec le contournement de Näfels) à être francs d'opposition et exécutoires. Ainsi, les premiers travaux pourraient débuter dès 2015 déjà ! Depuis 2008, les autorités cantonales ont soutenu toutes les démarches, à hauteur de près de 12 millions de francs, afin de placer lesdits projets en première ligne en cas d'acceptation du nouvel arrêté sur les routes nationales par les Chambres fédérales. Cet objectif a été atteint, mais un référendum qui en combat le financement a abouti. Il appartient désormais au peuple de se prononcer sur cet objet.

Si le non l'emporte le 24 novembre, l'ensemble du paquet « extension/financement » du réseau autoroutier suisse sera suspendu. Ce dernier restera en l'état tant qu'une nouvelle alternative de financement ne sera pas proposée par la Confédération et approuvée par les Chambres fédérales et cela prendra de nouveau des années. Notre Canton n'a pas les moyens de financer à lui seul ces deux évitements. Et plus le temps passe, plus s'amenuisera la longueur d'avance qu'ont prise ces projets neuchâtelois qui entreront alors en concurrence avec d'autres, géographiquement plus centrés, et perdront ainsi l'avantage acquis.

Deux fausses allégations entendues parmi la population doivent être ici énergiquement combattues :

- premièrement, les évitements de nos deux villes ne sont pas destinés prioritairement à faciliter l'accès automobile des frontaliers à leur place de travail, mais bien à redonner à nos habitants une qualité de vie depuis longtemps péjorée par le trafic urbain. Il faut savoir que parallèlement à ces contournements, des aménagements urbains seront réalisés sur les routes du centre des villes pour pousser un maximum de trafic dans ces tunnels. D'ailleurs, depuis 2011, chaque ville a créé un fonds pour disposer des moyens nécessaires à la réalisation de ces travaux dès les évitements réalisés.
- deuxièmement, comme pour le tronçon actuel de la Vue-des-Alpes, une vignette sera nécessaire pour emprunter ces évitements. Donc, les frontaliers passeront aussi à la caisse de la vignette comme l'équité l'exige.

En résumé, **VOTER OUI** à la vignette à 100 francs, c'est :

- un avantage énorme pour l'ensemble de notre Canton et de ses habitants
- 4 millions de francs d'entretien routier annuel de moins pour la H20 et qui pourraient donc être disponibles pour d'autres tronçons du canton
- une amélioration considérable de la qualité de vie des habitants de nos deux villes

- une diminution importante de la pollution et des nuisances dans nos cités
- permettre à nos deux villes de se développer avec un réseau routier moderne et la ferme volonté d'améliorer de manière significative les transports publics
- des centaines de millions de francs d'investissements provenant de l'extérieur pour nos entreprises et leurs employés grâce aux places de travail qui pourront être maintenues et devront être créées
- une garantie d'équité entre les usagers suisses et frontaliers de ces évitements
- un retour sur investissement jamais atteint si l'on met en parallèle les 7 millions que représente l'augmentation de 60 francs de la vignette pour les Neuchâtelois (estimation de vente d'environ 120'000 vignettes) avec les 1'300 millions de francs que représenteront les investissements des deux évitements des villes puis l'assainissement de la liaison Neuchâtel-Col-des-Roches.
- un signe très fort vis-à-vis de la Confédération de notre volonté de voir se réaliser les contournements indispensables à la qualité de vie de nos deux villes

DONC, LE 24 NOVEMBRE VOTEZ OUI ET FAITES VOTER

OUI A LA VIGNETTE !!

M. Charles Häsler, Conseiller communal de la Ville du Locle (Finances, ressources humaines, sécurité publique) : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre collègue, Mme Schallenberger, a dit quelques mots sur la manière d'opérer pour cette résolution du Conseil général. Nous serons brefs à ce sujet.

Il est vrai que nous avons eu quelques remarques, quant à la procédure que nous avons suivie. Nous les avons entendues et les Conseillers communaux de La Chaux-de-Fonds et du Locle ont néanmoins estimé qu'au vu de l'importance des deux sujets pour nos deux Villes, il fallait, de manière unanime, prendre la liberté de rédiger ces textes. Mais, vous l'avez compris, nous restons rédacteurs et c'est bien à votre autorité qu'il appartient de s'approprier ces textes et, nous l'espérons, de les voter à l'unanimité.

Nous n'allons pas ici paraphraser le texte de la résolution. Il nous semble que le développement est relativement complet. Il nous paraît superflu de rappeler l'importance de ce vote pour nos deux Villes, mais aussi pour l'ensemble de notre canton, comme pour l'ensemble des 18 cantons concernés par l'extension du réseau des routes nationales.

Par cette double décision du Conseil fédéral de reprendre certains tronçons routiers sous sa responsabilité et sa compétence et, en contrepartie, d'adapter le prix de la vignette, c'est pour le Canton de Neuchâtel la reprise de tout le tronçon de la H20, qui part de Vauseyon pour aboutir au Col-des-Roches. La Confédération assumera, pour tout ce tronçon, l'entretien et l'exploitation des ouvrages et de la route.

Il s'agit donc d'un allègement financier non négligeable pour notre Canton, qui a été estimé, par le Conseil d'État, à environ CHF 4 millions par an. Et, il s'agit surtout d'un allègement considérable à venir, lorsque les tunnels de la Vue-des-Alpes, qui datent tantôt de 20 ans (ils ont été ouverts en 1994) à court ou moyen terme, demanderont des travaux de gros entretien que le Canton, à l'évidence, ne pourra pas prendre à sa charge. Il est donc impensable, pour nos deux Conseils communaux, que nos deux Villes ne se manifestent pas sur ce sujet.

Nous vivons aujourd'hui, si vous me passez l'expression, une situation idéale, ou plutôt une fenêtre d'opportunités, qui ne se reproduira pas de sitôt. Cette augmentation du prix de la vignette est liée à la reprise par la Confédération de 18 tronçons de routes, dans 18 cantons dans l'ensemble de la Suisse. Pour comparaison, le réseau routier actuel, fait 1'800 km et la Confédération en prendra 380 supplémentaires; cela augmentera donc la longueur du réseau fédéral de plus de 20%. Il est tout à fait compréhensible que, pour assumer les charges de l'entretien et de l'extension de ces tronçons, la Confédération ait besoin de moyens supplémentaires, ce qu'elle fait par l'augmentation du prix de la vignette à CHF 100.–

Cette augmentation à CHF 100.– est destinée à entretenir ces nouveaux tronçons, mais aussi (et la Conseillère fédérale, Mme Leuthard le répète à chacune de ses interventions) à créer des évitements, tels qu'ils sont prévus dans les arrêtés pris par les chambres fédérales. En effet, les deux tiers de la recette engrangée par l'augmentation de cette vignette (c'est-à-dire CHF 200 millions par an) seront affectés à des améliorations de tronçons. Les CHF 100 millions restants sont réservés à l'entretien courant des tronçons que la Confédération reprendra.

Aujourd'hui, les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle sont les deux seuls projets (nous exagérons à peine, il y en a trois) en Suisse, qui sont prêts à la construction. Le troisième est le contournement de Nâfels. Les projets sont terminés, ils ont passé le cap de l'enquête publique, ils ont passé le cap des oppositions. Ces dernières ont été traitées, ont été retirées, ont été levées. Il n'y a plus, au plan de la démarche administrative, d'oppositions à ce que ces travaux soient réalisés.

Si nous en sommes là aujourd'hui, il faut rappeler que c'est grâce à une décision du Grand Conseil, prise le 4 décembre 2007. Il avait décidé, ce jour-là, de modifier l'intitulé d'une demande de crédit du Conseil d'État, qui était une demande destinée à des études générales sur le réseau routier neuchâtelois. Le Grand Conseil avait demandé à ce que ce même cré-

dit d'environ CHF 4 millions soit affecté à l'élaboration d'un projet de l'évitement des deux villes du Haut, afin que ce projet soit prêt à l'exécution lorsque la Confédération reprendrait ces tronçons dans son giron. Le pari qui a été pris le 4 décembre 2007 est aujourd'hui tenu. La Confédération a décidé de reprendre ces tronçons et les projets sont prêts à l'exécution.

Un refus de l'augmentation du prix de la vignette à CHF 100.– aurait, à nos yeux, les conséquences suivantes :

3. La Confédération ne reprendrait pas l'ensemble des tronçons, en particulier Vauseyon / le Col-des-Roches
4. Le Canton de Neuchâtel n'aura en aucun cas les moyens de réaliser les travaux de contournement
5. Une très grande inconnue : comment va continuer le dossier, si l'augmentation n'est pas acceptée ?
6. Un risque plus que majeur, pour ne pas dire une certitude, que d'autres cantons, dans les années à venir, amèneront leurs propres projets à un niveau d'avancement qui est égal au nôtre. Dès lors, quel sera le poids du Canton de Neuchâtel, lorsque, dans quelques années, la Confédération devra être amenée à faire des choix de priorités sur des investissements pour divers contournements ?

Il est donc impératif de tout mettre en œuvre pour que notre population comprenne l'enjeu de cette votation, qui va bien au-delà des CHF 5.– de plus par mois (ou de 3 litres d'essence), concernant en particulier les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle.

La bataille fait rage actuellement, dans la presse notamment, et au travers de conférences. Elle n'est de loin pas gagnée au plan Suisse, mais au moins, elle doit être gagnée au plan neuchâtelois. En votant NON, le peuple neuchâtelois tout entier se mettrait un superbe, mais désastreux auto-goal. Merci de votre attention.

M. Gérard Santschi, PS : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les groupes socialistes des Montagnes neuchâteloises approuveront sans réserve la résolution «*Soutien à la vignette à CHF 100.–*».

Sur le plan fédéral, 400 km de routes seront repris par la Confédération. Pour Neuchâtel, la H20 et ses 27 km passeront sous la responsabilité de l'Office fédéral des routes. Ce passage permettra le financement des évitements de la Chaux-de-Fonds et du Locle. Le tronçon de la H10, entre Thièle et Morat, est aussi concerné. En 2015 déjà, les travaux autour du Locle et de La Chaux-de-Fonds pourront démarrer. Tout est prêt, il ne manque que le OUI du peuple suisse, que nous appelons de nos vœux.

La route nationale 20 placera notre canton, notre région sur l'axe international Berne/Paris, sur le carrefour N5/H20. A l'heure où notre région

cherche à se développer, être sur cet axe sera un atout majeur. Toutes les régions situées sur un axe, sur un carrefour important se sont développées. Ne manquons pas l'occasion qui nous est donnée.

Réaliser les deux évitements permettra aux centres-villes et aux quartiers résidentiels de retrouver une qualité de vie acceptable.

Les groupes socialistes ont étudié la question de cette augmentation, sous tous les angles, les angles positifs, comme les angles négatifs. Toutes les questions ont été évoquées sans tabou. Toutes ces questions ont été utilisées pour construire une pyramide d'interrogations. La dernière question, la question principale pour notre région, celle qui figure tout en haut, est la suivante :

L'augmentation est-elle raisonnable, au vu des enjeux qui concernent notre région ?

Nous répondons OUI, un OUI net et massif. La somme économisée par le Canton sera de CHF 4 millions par année, 10% à 15% du déficit des finances cantonales (les députés corrigeront s'il y a une légère erreur). Nous ne pouvons pas nous permettre de refuser une telle économie, même partiellement financée par notre porte-monnaie.

Après le refus de CHF 500 millions de financement confédéral l'an passé, le peuple neuchâtelois n'a pas les moyens non plus de refuser CHF 1'000 millions de la Confédération pour le projet H20. Quelle crédibilité accorder à un canton, en difficultés financières, qui se permettrait, en 14 mois de refuser CHF 1'500 millions du gouvernement central ? Poser la question, c'est y répondre. La République et Canton de Neuchâtel tomberait dans l'oubli confédéral pour longtemps. Perspective peu encourageante pour l'avenir, vous en conviendrez.

Le peuple neuchâtelois et celui des Montagnes neuchâteloises encore plus, n'a qu'un choix : Il faut impérativement voter OUI, et de manière massive, à l'augmentation de la vignette autoroutière.

Les groupes socialistes des Montagnes neuchâteloises invitent donc l'ensemble des neuchâteloises et des neuchâtelois à voter OUI à l'augmentation de la vignette autoroutière. Je vous remercie de votre attention.

Mme Clarence Chollet, Verts : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe des Verts du Locle et de La Chaux-de-Fonds a lu avec intérêt la proposition de résolution intitulée "*pour un soutien à la vignette à CHF 100.-* " L'augmentation du prix de la vignette de CHF 40.- à CHF 100.- impliquera, pour le Canton de Neuchâtel, que la route cantonale H20 passera aux mains de la Confédération qui assumera ainsi ses coûts d'entretien et surtout le financement du contournement routier du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Au niveau suisse, cette augmentation signifiera que la Confédération reprendra quelque 400 km de routes à sa charge et entreprendra une extension conséquente du réseau routier.

Réduire les problèmes de trafic en augmentant la capacité des routes. Si cette croyance a perduré plusieurs décennies, il est maintenant avéré qu'il n'en est rien. Construire plus de routes et permettre aux automobilistes d'aller plus vite n'a pas comme effet de diminuer le trafic, mais incite, au contraire, les voyageurs à augmenter les distances parcourues, tout en gardant le même temps de parcours.

Ainsi, étendre le réseau routier suisse ne fera que déplacer les problèmes de congestion actuels, créant simplement de nouveaux goulets d'étranglement. Pour cette raison et parce que l'automobile est un moyen de transport émetteur de Co₂, polluant, bruyant et gourmand en territoire, dont l'utilisation doit, dès maintenant, être réduite autant que possible, les Verts ne peuvent soutenir une extension importante et continue des réseaux routiers en Suisse.

Cependant, notre groupe est conscient que certains goulets d'étranglement, qui ne pourront se régler d'eux-mêmes avant qu'un véritable changement de société ait enfin eu lieu, ont un impact sur la qualité de vie de la population riveraine qui n'est pas acceptable. C'est le cas notamment de la traversée du Locle, qui implique des charges de trafic qui ne devraient pas être présentes dans un centre-ville. De nombreuses pistes pourraient être explorées afin de diminuer ce problème chronique de congestion, développement des transports publics en tête.

Malheureusement, après l'échec du RER neuchâtelois et le manque flagrant de volonté de l'État français de développer la liaison ferroviaire entre Besançon et La Chaux-de-Fonds, il apparaît que la situation ne pourra s'améliorer dans un délai acceptable qu'avec la réalisation des contournements routiers.

Fidèles au principe du "*pollueur payeur*", les Verts soutiennent que c'est aux automobilistes d'assurer les coûts imputables à l'extension du réseau routier. Une augmentation de CHF 40.- à CHF 100.- de la vignette autoroutière, bien que semblant importante, reste modérée par rapport aux nombreux coûts externes de l'utilisation des véhicules motorisés. En comparaison internationale, les automobilistes suisses restent privilégiés, alors même qu'ils disposent d'un réseau incroyablement dense et bien entretenu.

Les Verts aimeraient tout de même relever le fait que le système de péages ou un impôt sur les carburants serait bien plus égalitaire et responsabiliserait plus les usagers. Cependant, le parlement national a estimé que l'augmentation du coût de la vignette était une mesure plus adaptée. Nous ne pouvons que prendre acte de cette décision, tout en la regrettant.

Ainsi, parce que les évitements routiers de nos deux villes semblent malheureusement être une situation inévitable actuellement, parce que des garanties ont été données que les autres modes continueraient largement à être promus, que ce soit de manière transfrontalière ou à l'intérieur des zones urbaines, et surtout parce que nous estimons que c'est aux automobilistes d'assumer les coûts des infrastructures qu'ils utilisent, le groupe des Verts du Locle et de La Chaux-de-Fonds soutient cette résolution et appelle la population à accepter l'augmentation du prix de la vignette, le 24 novembre. Je vous remercie.

M. Michel Zurbuchen, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. La vignette à CHF 100.– signifie une augmentation de 150%, comme savent bien le relever les opposants. Mais ce que les opposants (TCS, ACS, Verts libéraux suisses, Verts suisses et UDC suisses) oublient, c'est la qualité de vie des habitants des régions concernées, qui sera améliorée, non seulement pour nous, mais aussi pour nos enfants. Prenons exemple sur le Littoral neuchâtelois : St-Aubin, Gorgier, Chez-le-Bart, Vaumarcus, que l'on traversait. Les gens ne supportaient plus cette circulation.

A l'heure actuelle, 22'000 véhicules par jour traversent la ville du Locle, 17'000 pour le Gothard. Chiffres cités à l'émission Infrarouge du mardi 22 novembre dernier.

Mesdames et Messieurs, ce ne sont pas seulement les deux villes du Haut du canton et l'évitement de Morges qui sont concernés. Ce sont 376 km de routes cantonales qui passeront en routes nationales.

Didier Berberat se bat depuis une quinzaine pour que la H20 Neuchâtel/Col-des-Roches passe en route nationale. Ce sera une économie de CHF 4 millions par année pour le Canton de Neuchâtel, CHF 4 millions qui pourront être investis pour l'entretien et l'amélioration des routes cantonales existantes. Améliorations qui ont pris beaucoup de retard ces dix dernières années.

Mesdames et Messieurs, je n'ose pas imaginer un NON à l'augmentation de la vignette de la part du peuple neuchâtelois et du peuple suisse. Les conséquences pourraient s'avérer catastrophiques pour le Canton de Neuchâtel auprès de Berne. Le projet H20 risquerait d'être mis sous la pile des dossiers "*routes nationales*" et il pourrait s'écouler une vingtaine d'années avant qu'il ne fasse à nouveau surface. N'oublions pas que l'axe Thielle/Morat passera, lui aussi, en route nationale. Donc, nous pourrions relier Berne au Col-des-Roches, sans quitter les routes nationales, c'est-à-dire sans traverser Sugiez, La Chaux-de-Fonds et Le Locle. D'où un gain de temps appréciable pour le trafic de transit, mais surtout du bruit, de la pollution et des nuisances en moins pour les habitants des localités mentionnées et beaucoup plus de tranquillité pour tous les habitants. Il s'agit non seulement des habitants qui résident à proximité des routes de transit

actuelles, mais aussi des habitants qui habitent Sur-les-Monts, à la Combe-Sandoz, le long de la rue des Jeanneret et de la Molière, sans oublier les habitants de La Chaux-de-Fonds, rue de l'Helvétie, Chevrollet, Boulevard de la Liberté, ainsi que les habitants des villages du Crêt-du-Loche, des Brenets et des Planchettes, puisque des mesures de restriction de circulation devront être prises à l'égard des pendulaires.

Le prix de la vignette est déjà de CHF 100.- en Autriche et il existe une vignette de CHF 40.- valable deux mois pour les touristes, comme envisage de le faire la Suisse, en cas de OUI le 24 novembre. Vignette à CHF 40.- dont les Suisses pourront aussi bénéficier. L'Allemagne envisage, elle aussi, une vignette pour les autoroutes. Toutes les autoroutes sont gratuites actuellement sur tout le territoire allemand. Les autoroutes et les routes allemandes sont tellement détériorées qu'il faut € 16 milliards pour les remettre en état. C'était au téléjournal du 12.45, le 20 octobre dernier.

Regardons près de chez nous : prenons comme exemple le Canton de Fribourg, la région de Bulle. La population a augmenté de plusieurs milliers d'habitants en une douzaine d'années, postes de travail y compris, depuis que La Gruyère est desservie par une autoroute. En cas de OUI le 24 novembre, les Montagnes neuchâteloises pourraient bénéficier des mêmes avantages que la Gruyère : développement de l'économie tertiaire et industrielle, ainsi que de l'habitat. En cas de OUI, le chantier du siècle, pour les Montagnes neuchâteloises, pourrait commencer dès que la Confédération donnera le feu vert, prévu en 2015 déjà, puisque toutes les trac-tations ont été menées en bons termes auprès des propriétaires par le Canton et toutes les oppositions ont déjà été levées. Cela veut dire que les travaux pourraient commencer le 25 novembre 2013 déjà.

Votons OUI et faites voter tous vos amis et connaissances, afin que les habitants des Montagnes neuchâteloises puissent bénéficier d'une meilleure qualité de vie, semblable aux habitants de la Riviera neuchâteloise. Cette augmentation de la vignette coûtera CHF 5.- par mois à l'automobiliste.

Merci aux autorités cantonales qui, depuis 2008, ont appuyé toutes les démarches faites auprès de l'Office fédéral des transports, département de Mme Doris Leuthard, afin que le dossier de la H20 soit sur la pile et devienne ainsi prioritaire.

Le PLR loclois invite, les 2, 9 et 16 novembre, de 9h00 à midi, tous les élus loclois, Conseillers communaux et Conseillers généraux, sur la Place du Marché, pour aller à la rencontre des citoyens, pour un OUI à HNE et un OUI à la vignette autoroutière. Merci de votre attention.

M. Jean-Daniel Calame, POP : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est au nom des sections du POP de

La Chaux-de-Fonds et du Locle que nous apportons notre accord total à l'acceptation de cette résolution.

En effet, nos deux villes souffrent, depuis trop longtemps, d'un trafic routier devenu insupportable, notamment dans nos centres-villes. Il est dès lors essentiel de montrer que nos autorités soutiennent l'évitement de nos deux villes par une nouvelle route, en grande partie en tunnel. Cela passe par une augmentation de la vignette à CHF 100.-, même si cela peut déplaire, c'est la solution qui a été choisie par les Chambres fédérales.

Le POP est convaincu qu'une fois ces travaux routiers achevés, on pourra enfin envisager un réaménagement du périmètre urbain de nos cités. Depuis longtemps, nous sommes convaincus que, pour se développer harmonieusement, une agglomération doit pouvoir disposer à la fois d'un réseau routier moderne et de transports publics performants

Le 24 novembre 2013, nous prendrons une première décision qui permettra d'investir de manière conséquente pour notre système routier.

Aucune collectivité n'a pu se développer en faisant abstraction de ces deux réalités routières et ferroviaires et c'est évidemment, pour le POP, une volonté à futur de développer également le réseau des transports publics.

En conclusion, nous voterons cette résolution et nous appelons tous les habitants de notre canton à soutenir le projet de la Confédération.

La résolution est acceptée par 28 voix sans opposition par le Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

La résolution est acceptée à l'unanimité par le Conseil général de la Ville du Locle.

PAUSE

Rapport d'information des Conseils communaux relatif au plan directeur partiel des mobilités (PDPM) pour les projets de contournement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la H20

(du 16 octobre 2013)

aux Conseils généraux

des Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle

Madame la présidente,
Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Contexte

Après le Conseil national ce printemps, le Conseil des Etats a reconnu, le 20 septembre 2012, la route principale H20 comme un axe d'importance nationale. Cette reconnaissance se fait dans le cadre du message du Conseil fédéral qui prévoit un transfert de quelques 376 kilomètres de routes cantonales au réseau des routes nationales. La Confédération sera dès lors en charge de la gestion, de l'entretien et de la construction du réseau national étoffé par ces 376 kilomètres supplémentaires.

La gestion par la Confédération de ces kilomètres supplémentaires ne peut se faire sans une augmentation de la vignette autoroutière. Après plusieurs discussions au niveau des chambres, il a été décidé d'augmenter le prix de la vignette de CHF 40.- à CHF 100.- afin de financer l'entretien des 376 kilomètres supplémentaires, ainsi que les travaux qui y sont prévus. Cette augmentation de prix a été combattue en référendum et le peuple suisse devra voter le 24 novembre 2013. Un refus par le peuple condamnerait les projets de contournement routier des deux villes.

En termes de construction, on parle notamment de la réalisation des contournements routiers des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Ces travaux revêtent une grande importance non seulement pour les deux villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, mais aussi pour toutes les Montagnes neuchâteloises et pour tout le Canton.

Il s'agit, d'une part, de désengorger les deux villes en éliminant une part importante de leur trafic. Les effets seront particulièrement sensibles puisque les centres villes, et nombre des rues aujourd'hui axes de transit, pourront être requalifiés et réaménagés dans une perspective d'espace mieux partagé, plus agréable et mieux sécurisé. Pour ce faire, il s'agira de mettre immédiatement en place des mesures d'accompagnement dirigeant le trafic vers les axes de contournement et favorisant la mobilité douce et les transports publics.

Il s'agit d'autre part de développer un axe routier fort entre l'agglomération neuchâteloise et l'agglomération bisontine, inscrivant les Montagnes neuchâteloises dans un réseau désenclavé. L'"autoroute" des Microtechniques deviendra ainsi l'axe principal entre la Suisse et la Franche-Comté, mettant Neuchâtel à 1h20 de Besançon.

Le présent rapport d'information est un rappel de l'importance des contournements routiers des deux Villes et des engagements pris par le biais du plan directeur partiel des mobilités (PDMP). Il est à noter enfin que le rapport ne revient pas sur les différentes mesures progressivement mises en place dans les différents centres des Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, mais se limite à la présentation du plan directeur partiel des mobilités, tel qu'il avait été adopté en 2012.

Cadre du plan directeur partiel des mobilités

Dans le cadre de la planification des ouvrages de contournement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la route H20, le Service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) a demandé aux autorités communales des deux Villes d'établir un PDPM. Celui-ci doit garantir la mise en œuvre des mesures d'accompagnement relatives à la mobilité qui sont prévues dans le cadre du projet autoroutier de la H20.

Ces mesures ont été planifiées en coordination étroite avec les conseils communaux des deux Villes, leurs services techniques et leurs mandataires. Le PDPM a été mis en consultation publique en même temps que l'enquête publique du projet H20, du 22 octobre au 22 novembre 2010, et n'a suscité aucune remarque. La mise à l'enquête publique du projet routier a par contre suscité 17 oppositions au Locle et 12 à La Chaux-de-Fonds.

Le projet routier et le PDPM ont par ailleurs été présentés lors de la séance du 18 octobre 2010 qui réunissait les Conseils généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Un rapport concernant la création de la réserve de préfinancement PDPM a été présenté au Conseil général du Locle lors de la session du 27 avril 2012.

Ce plan directeur partiel des mobilités a également fait l'objet de discussions lors de la mise à l'enquête publique avec l'Association Transports et Environnement (ATE) qui avait formulé une opposition au projet d'évitement des deux villes. Dans le cadre du retrait de cette opposition, une convention a été signée entre l'ATE, les deux Villes et l'Etat. Celle-ci prévoyait notamment que les Conseils communaux du Locle et de La Chaux-de-Fonds présentent, pour information, le PDPM d'ici fin 2012. Même si celui-ci avait déjà fait l'objet d'une présentation publique le 18 octobre 2010 auprès des deux Conseils généraux, les Conseils communaux ont décidé de vous soumettre leur présent rapport, pour information, notamment en lien avec la votation du 24 novembre 2013. Par souci de transparence, la convention précitée figure en annexe du présent rapport.

Buts du plan directeur partiel des mobilités

Ce document a pour but de lier les autorités cantonales aux autorités communales pour assurer l'étude des mesures d'accompagnement (études détaillées, financement, procédures d'enquête), leur réalisation, l'analyse de leurs effets, voire le renforcement de ceux-ci par des actions complémentaires.

Le périmètre retenu pour les études de circulation du projet H20 englobait les périmètres urbanisés du Locle et de La Chaux-de-Fonds ainsi que le secteur du Crêt-du-Locle, situé entre ces deux localités.

Le PDPM définit, pour les mesures d'accompagnement :

- les objectifs à atteindre;
- la procédure détaillée et son calendrier.

Le Département de la gestion du territoire (DGT) de la République et Canton de Neuchâtel, le Conseil communal de la Ville du Locle et le Conseil communal de la Ville de La Chaux-de-Fonds sont liés par le PDPM.

En l'approuvant, respectivement en l'adoptant, ils se sont engagés à prendre toutes les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Les mesures d'accompagnement sont indissociables de la mise en service des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la H20.

Objectifs généraux à l'échelle du projet

Les projets de contournement H20 visent cinq axes d'objectifs :

1. Amélioration des conditions environnementales

a) Améliorer la qualité de vie des habitants

Le trafic traversant actuellement les centres urbains des deux villes engendre des nuisances environnementales très élevées (bruit et pollution de l'air). Les contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds réduiront sensiblement ces nuisances, en reportant une partie de ce trafic sur la nouvelle infrastructure routière préservant les centres urbains des deux villes.

b) Respecter les prescriptions fédérales en matière de protection contre le bruit (OPB)

L'assainissement du bruit routier doit intervenir d'ici au 31 mars 2015 pour les routes nationales et d'ici au 31 mars 2018 pour les autres routes (Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986).

Le respect de cette exigence fédérale constitue également un objectif d'amélioration des conditions environnementales dans les deux villes des Montagnes neuchâteloises.

2. Amélioration de la sécurité de la mobilité douce

a) Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, en particulier pour les usagers les plus vulnérables

Les cyclistes et les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic routier. Les charges de trafic de l'ordre de plus de 20'000 vhc/jour constatées aujourd'hui sur plusieurs axes du Locle et de La Chaux-de-Fonds ne permettent pas une circulation sûre des cyclistes.

De même, ces charges de trafic ne garantissent pas une sécurité optimale des traversées piétonnes, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ou les piétons les plus jeunes.

De plus, quelques établissements scolaires (collèges Jehan-Droz et Daniel-Jeanrichard au Locle, collèges des Forges et des Gentianes à La Chaux-de-Fonds) se situent le long de l'itinéraire de transit ou des axes collecteurs acheminant le trafic vers la H20.

Des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité des piétons, et en particulier des enfants, sur ces traversées piétonnes.

3. Promotion des modes de transports alternatifs à la voiture

a) Transports publics

Comme le recommande le projet d'agglomération RUN (objectif 4.3), le report modal vers les transports publics dès l'origine du déplacement doit être encouragé, qu'il s'agisse de déplacements internes aux Montagnes neuchâteloises ou en lien avec le Littoral, le Jura et le Jura bernois ou la France voisine.

Au surplus, les points d'entrée de ville créés par les différentes jonctions du projet H20 doivent favoriser l'émergence de pôles d'échange entre les transports individuels motorisés et les transports publics.

De plus, l'utilisation des transports publics pour les trajets internes aux villes doit être encouragée et facilitée.

b) Mobilité douce

Les conditions de circulation étant rendues plus confortables dans les centres-villes, les modes doux peuvent – et doivent – être favorisés pour les trajets internes aux deux villes.

4. Contribution au dynamisme économique et à la convivialité des centres-villes

a) Favoriser l'accès aux commerces, services et entreprises

Les centres-villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds accueillent de nombreux commerces, services et entreprises.

L'accès à ces commerces, services et entreprises doit ainsi être assuré, en particulier au moyen d'une offre de stationnement adéquate, afin de garantir l'accès des clients et visiteurs.

b) Créer les conditions favorables pour une utilisation agréable des espaces publics

Certains axes servant au transit dans les hypercentres (par exemples : la rue Daniel-Jeanrichard, la rue du Temple au Locle ou l'avenue Léopold-Robert à La Chaux-de-Fonds) méritent des conditions plus favorables pour une utilisation agréable des espaces publics (terrasses, bancs publics, ...).

De plus, certains axes plus résidentiels connaissent des charges de trafic importantes. Une réduction des flux permettrait de « rendre » la rue aux riverains (augmentation des espaces verts, sécurité aux abords des places de jeux, élargissement des trottoirs, ...).

5. Mise en valeur de l'Urbanisme horloger

a) Mettre en valeur les abords des bâtiments remarquables

La création des infrastructures de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds permet des réductions de trafic dans les centres urbains, grâce auxquelles de nouveaux potentiels de réaménagement d'espaces publics susceptibles de mettre en valeur l'Urbanisme horloger seront dégagés.

b) Créer des conditions favorables pour les visiteurs des deux villes

Les itinéraires menant aux centres-villes et aux différents sites remarquables doivent être "lisibles" depuis toutes les provenances (Franche-Comté, Neuchâtel, Jura et Jura bernois, Belfort) pour tous les usagers et, en particulier, ceux qui sont étrangers aux lieux.

Objectifs généraux spécifiques aux modes de transport

1. Trafic individuel motorisé

a) Optimiser l'exploitation du réseau routier

La création de nouvelles infrastructures routières suppose une réflexion globale sur la hiérarchisation future du réseau routier. En effet, certains axes précédemment destinés à écouler le trafic de transit ne revêtent plus qu'un rôle d'accessibilité et de dessertes locales. A l'inverse, certaines routes actuellement peu utilisées peuvent devenir des axes collecteurs en liaison avec les jonctions du contournement.

Ainsi, il est nécessaire de redéfinir une hiérarchisation du réseau routier avec le contournement en service, afin de déterminer les potentiels de réaménagement des différents axes du réseau routier urbain.

Ce réaménagement doit s'effectuer de manière à conférer une grande lisibilité du réseau à l'usager, habituel ou occasionnel, afin de clarifier les itinéraires à emprunter entre les différents quartiers et les jonctions du contournement.

La lisibilité peut intervenir par le jalonnement, mais aussi par le type d'aménagement et la capacité offerte des axes concernés.

- b) Inciter les usagers à emprunter les axes de contournement pour le trafic de transit ainsi que certains trajets internes aux villes ou en échange avec les villes

Le potentiel d'utilisation de la H20 n'est pas limité au seul transit. Une part importante du trafic empruntant les contournements des deux villes sera constituée par du trafic d'échange ou du trafic interne aux villes. Il convient donc d'optimiser l'utilisation du contournement pour ces deux types de trafic, afin de limiter l'utilisation du réseau routier urbain existant.

Les mesures prises pour atteindre cet objectif peuvent être incitatives, en informant l'utilisateur sur les avantages de l'utilisation de la nouvelle infrastructure, ou contraignantes, par exemple en pénalisant les itinéraires de court-circuit à l'intérieur des villes (contrôle d'accès sur certains itinéraires, réorganisation des circulations et mesures de modération du trafic dans les quartiers d'habitat à protéger,...).

- c) Garantir l'accessibilité aux différents quartiers depuis tous les axes d'accès

L'ensemble des axes routiers desservant les villes doit être considéré. En plus de la H20, l'accessibilité aux différents quartiers des villes doit être garantie pour la H18 (Chemin Blanc) et la RC168 (route de Biaufond) à La Chaux-de-Fonds ainsi que pour la RC149 (route du Prévoux), la RC170 (route de la Jaluse) et la RC2330 (route de la Combe-Girard) au Locle.

- d) Limiter l'impact du trafic pendulaire aux périodes de pointe

Les contournements ont notamment pour but de soulager les villes du trafic dont elles subissent les nuisances. Le caractère pendulaire de la H20, particulièrement du côté du Locle, implique des effets très marqués aux périodes de pointe.

Ainsi, l'utilisation du contournement par le trafic pendulaire doit être maximale. En cas de surcharge de trafic sur le contournement, des mesures doivent être prises pour éviter l'engorgement du réseau routier urbain (contrôle d'accès, renforcement de l'incitation au report modal, ...).

- e) Protéger les quartiers résidentiels du trafic de transit

Les itinéraires de court-circuit à travers les quartiers résidentiels doivent être évités.

- f) Modérer le trafic dans les zones résidentielles

Les zones résidentielles doivent être protégées du trafic. Le volume de trafic doit y être limité et la vitesse des véhicules réduite, que ce soit grâce à des régimes de vitesse plus bas ou par des aménagements constructifs diminuant la vitesse des véhicules.

- g) Permettre un déneigement efficace de l'ensemble du réseau routier

Les contraintes climatiques des Montagnes neuchâteloises nécessitent un entretien accru du réseau routier. Le déneigement doit être assuré de manière permanente, non seulement sur la H20, mais également sur le réseau collecteur des jonctions.

h) Gérer le stationnement

L'objectif général "Favoriser l'accès aux commerces et services" est lié à l'objectif spécifique "Gérer le stationnement". Les différents types d'usagers (résidents, pendulaires fixes, pendulaires dynamiques, clients des commerces et services, livreurs, ...) ont des besoins divers.

Le stationnement doit donc être assuré pour l'ensemble des usagers, en fonction des objectifs généraux. Néanmoins, tous les usagers ne doivent pas pouvoir stationner partout, mais plutôt pouvoir stationner quelque part.

Les clients et visiteurs doivent bénéficier de places de courte durée à proximité des zones centrales et commerciales, alors que les résidents doivent disposer d'une offre de stationnement tout au long de l'année, y compris lors de la période hivernale.

i) Réduire fortement le stationnement des pendulaires dans les centres-villes

Le report modal en périphérie grâce à des parkings d'échange, soit reliés à des lignes de transports publics performantes (P+R), soit suffisamment proches des centres pour permettre de finir le trajet à pied (P+M), doit permettre d'extraire ce type de stationnement, fortement consommateur de l'offre à disposition.

Une gestion volontariste de l'offre (par exemple, en limitant la durée maximale autorisée de parage) optimise les effets de l'incitation au report modal. Cette gestion globale du stationnement, à l'échelle de l'agglomération, constitue à ce titre l'un des concepts-clés du projet d'agglomération RUN.

Pour rappel, le Conseil général de La Chaux-de-Fonds avait adopté, le 28 juin 2010, un rapport sur la mise en place d'une politique de stationnement. Cette décision avait fait l'objet d'un référendum et la population chaux-de-fonnière avait refusé, le 13 février 2011 à 71,61%, l'introduction de macarons et de cartes de stationnement payants pour les zones bleues, vignettes destinées à permettre aux habitants de ces zones et à certains employés d'entreprises d'y parquer sans limitation de durée. Le peuple avait également refusé à 74,25% un crédit de CHF 490'000.- qui devait permettre la mise en place de la signalisation pour déterminer un élargissement de la zone bleue à partir du centre-ville et des zones 30 km/h. Le dossier de la politique de stationnement est actuellement en réflexion au niveau du Conseil communal de La Chaux-de-Fonds et devrait être représenté ces prochaines années au Conseil général.

Pour Le Locle, un plan de stationnement global avait été déposé, en 2008, devant le législatif communal, avant d'être retiré au vu de plusieurs interventions. Des modifications ponctuelles sont progressivement réalisées et un processus participatif, avec les différents commerçants du centre-ville débutera en janvier 2014, de même que la mise en place de voies bus du Col-des-Roches au bas du Crêt.

2. Transports publics

a) Améliorer les conditions de circulation des transports publics

Le report modal vers les transports publics, souhaité dans les divers documents directeurs ainsi que dans les objectifs généraux du présent PDPM, n'est efficace que si des conditions favorables sont créées pour la progression des bus. Actuellement, la saturation récurrente du réseau routier principal, en particulier au Locle, ne constitue pas des conditions favorables pour la promotion des transports publics.

Avec la mise en service des contournements, les conditions de circulation des transports publics devront être améliorées, notamment avec la création de voies réservées pour les bus.

L'augmentation de la vitesse commerciale des bus et le respect des horaires sont les principales attentes de la clientèle et peuvent être considérés comme des objectifs principaux.

b) Améliorer le fonctionnement des pôles d'échange entre transports urbains et interurbains

Pour renforcer l'attrait des transports publics, une complémentarité entre transports interurbains et urbains est nécessaire. Ainsi, la réalisation de pôles d'échange, en particulier au niveau des gares CFF des deux villes, permet d'accroître l'attractivité des transports publics.

3. Mobilité douce

a) Encourager les déplacements à pied ou à vélo pour les trajets internes

Le potentiel de requalification des axes urbains et de certains espaces publics des deux villes doit permettre la promotion de la mobilité douce pour les trajets internes aux villes, comme le mentionne le projet d'agglomération RUN (fiche 16).

Les centres-villes possèdent des tailles suffisamment restreintes pour permettre une grande majorité de déplacements à pied. De plus, dans l'axe de la vallée, les déplacements à vélo n'impliquent pas de fortes dénivellations. Par conséquent, le potentiel cyclable est également important.

b) Garantir la sécurité des enfants aux abords des écoles

Les collèges situés à proximité des axes routiers fréquentés doivent faire l'objet d'une attention particulière.

De manière générale, les volumes de circulation et la vitesse des véhicules seront maîtrisés dans ces secteurs particulièrement sensibles.

Potentiel d'influence du projet H20

Le potentiel d'influence de la H20 est déterminé selon la modification de la fonction de l'axe plutôt que du point de vue des charges de trafic.

La définition du potentiel d'influence de la H20 permet d'envisager ou non la réalisation anticipée de mesures sur les réseaux routiers urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Elle sert également de base pour les principes de financement.

Le PDPM détermine 3 potentiels d'influence :

1. Le potentiel d'influence élevé correspond globalement aux axes actuels de transit. Aucune mesure "lourde" de réduction du trafic n'est possible avant la mise en service de la H20, puisque le flux de transit doit continuer à s'écouler.
2. Les axes à potentiel modéré sont principalement les itinéraires de court-circuit ou les rues parallèles à l'actuel axe de transit en entrée de ville. Sur ces tronçons, des mesures peuvent être mises en œuvre avant la mise en service des évitements H20 afin de diminuer les impacts du trafic routier.
3. Le réseau faiblement influencé par la H20 voit sa fonction peu modifiée par rapport à la situation actuelle, quand bien même les charges de trafic peuvent changer sensiblement avec la mise en service de la H20. Les mesures prévues sur ce réseau ne peuvent pas être considérées comme liées à la H20.

Les potentiels d'influence sur les réseaux routiers urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds figurent sur les plans annexés au présent rapport.

Exigences quantitatives concernant les charges de trafic résiduel

Le PDPM fixe également des objectifs quantitatifs sur l'évolution du trafic après la mise en place des tunnels de contournement et des différentes mesures d'accompagnement. Ces objectifs sont liés à la charge de trafic acceptable selon le réseau routier, mais également considérés sous l'angle environnemental, en respectant les exigences de l'OPB.

Ces objectifs feront l'objet d'un contrôle avant et après la mise en œuvre des mesures, afin de vérifier l'efficacité de celles-ci. Un réseau de points de contrôle est établi dans le but de vérifier, sur les différents axes urbains influencés par la H20, le respect de "valeurs de plafonnement du trafic" préalablement définies.

Conséquences sur les finances

Le projet H20 participe au financement des mesures qui lui sont directement liées. Il s'agit exclusivement des mesures qui ne peuvent pas être réalisées sans l'entrée en service des évitements du Locle, respectivement de La Chaux-de-Fonds (mesures sur le réseau représenté en rouge aux figures annexées et correspondant au réseau routier à potentiel d'influence élevé).

Il participe également au financement du renforcement des mesures d'accompagnement dont la mise en œuvre n'est que partiellement possible avant la mise en service de la H20.

Une clé de répartition a été définie dans les documents de mise à l'enquête du projet H20 et a fait l'objet de conventions avec l'Etat. Les deux Villes s'engagent, par le biais de ces conventions, à mettre en œuvre toutes les mesures figurant dans le PDPM et dont il a la maîtrise d'œuvre (axes routiers avec potentiel d'influence modéré et potentiel d'influence faible selon les plans annexés) aux échéances fixées par le PDPM. Les conseils communaux s'assureront en particulier d'obtenir à temps les sanctions administratives et les crédits nécessaires.

Au niveau de la Ville de La Chaux-de-Fonds, une réserve pour les projets d'agglomérations et le PDPM a été constituée au 31 décembre 2011 par deux versements, un de CHF 3'085'960.05 issu du solde du fonds de soutien à l'économie, après déduction des montants engagés sur 2012 et d'un versement de CHF 1'800'000.- au 31 décembre 2011 provenant d'un excédent de recettes au bouclement des comptes 2011. En 2012 et 2013, cette réserve a été alimentée par deux versements successifs, le premier portant la somme de CHF 1'100'000.- (rapport du Conseil communal relatif au programme 2009 – 2011 de soutien à l'économie régionale dans le contexte de crise économique mondiale du 11 avril 2012) et le second portant de la somme de CHF 1'200'000.- provenant d'un excédent de recettes au bouclement des comptes 2012. Cette réserve se monte à CHF 7'185'960.05 au 30 septembre 2013. Concernant son affectation, la réserve sera exclusivement utilisée dans le cadre des mesures reconnues par la Confédération pour les projets d'agglomération (ex: place de la gare) et pour les mesures inscrites au plan directeur partiel des mobilités. Il est prévu de l'alimenter annuellement pour autant que le résultat des comptes soit bénéficiaire, sans qu'un montant fixe ne soit déterminé, ce dernier dépendant largement du résultat.

Au niveau de la ville du Locle, la réserve de préfinancement PDPM a été créée en l'alimentant à hauteur de 1 million de francs au moment du bouclement des comptes 2011 lors de la séance du Conseil général du 27 avril 2012. Le même montant a été attribué lors du bouclement des comptes 2012. Il est prévu de l'alimenter chaque année, pour autant que le résultat des comptes soit bénéficiaire, sans qu'un montant fixe ne soit déterminé, ce dernier dépendant largement du résultat. Le montant actuel du fonds se monte à 2 millions de francs.

Conclusion

La réalisation des contournements routiers des deux Villes va radicalement changer la qualité de vie des habitants. Le report des charges de trafic ne peut se faire sans mesures d'accompagnement. Celles-ci permettront également d'améliorer la qualité de l'espace public, l'attractivité des transports publics et d'avoir des réseaux de mobilité douce sûrs et de qualité.

Les Villes devront participer financièrement à ces mesures d'accompagnement. Les contributions financières sont importantes pour les budgets communaux mais modestes au vue du coût de la réalisation de la H20 qui est estimée à près d'un milliard. Il est dès lors important que le peuple vote oui le 24 novembre 2013 afin de permettre aux habitants du Locle et de La Chaux-de-Fonds d'avoir une route de contournement comme c'est le cas dans toutes les agglomérations de Suisse.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Madame la présidente, Mon-sieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à prendre acte du présent rapport.

VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Pierre-André Monnard

Le chancelier

Thibault Castioni

VILLE DU LOCLE

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Denis de La Reussille

Le chancelier

Patrick Martinelli

M. Gérard Santschi, PS : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les groupes socialistes des Montagnes neuchâteloises prendront acte du rapport d'information PDPM. Nous avons apprécié la séance de préparation, juste avant la séance de nos législatifs, actuellement en cours.

Bien entendu, accepter ou prendre acte de ce rapport, n'implique pas automatiquement, pour nos groupes, le fait d'accepter les rapports et les crédits qui viendront et que nous attendons avec impatience.

Notons cependant d'emblée que dans la convention liant l'ATE au Conseil d'Etat et au Conseil communaux de la Chaux-de-Fonds et du Locle, la grande majorité, pour ne pas dire toutes les mesures envisagées, sont en retard sur le planning envisagé et négocié. Ce rapport d'information est un premier jalon pour l'avenir et cela nous réjouit. Mais c'est avec impatience que nous attendons les rapports et les crédits y relatifs.

Les mesures prévues visent notamment à protéger les plus vulnérables des usagers, soit les piétons et les cyclistes qui, à l'heure actuelle, sont encore trop souvent les parents pauvres des aménagements urbains. Cela est dû en grande partie au trafic de transit qui ne permet pas de proposer des solutions pérennes en matière de mobilité douce.

Le contournement de nos deux villes apportera une bouffée d'oxygène salubre à l'ensemble des populations concernées de notre région et permettra d'entreprendre enfin les travaux nécessaires au bien-vivre de nos deux villes.

Nous souhaitons relever quelques points importants pour que ce bien-vivre soit réalisé, même partiellement :

1. Que le chemin des rencontres entre nos deux Villes voit le jour au plus vite et non pas quelques petits secteurs comme nous en discussions tout à l'heure à la pose. Il s'agit bien de véritables secteurs qui permettent à la population de prendre conscience que ce chemin des rencontres existe.
2. Que la mobilité douce soit développée au maximum. La mise à disposition des vélos est un premier pas intéressant.
3. Que les quartiers résidentiels soient protégés du trafic de transit, également durant la durée des travaux sur les axes principaux, dès aujourd'hui.
4. Que des parkings d'échange soient au plus vite mis en place pour permettre aux travailleurs pendulaires de ne pas inutilement occuper des places de parc au centre, qui devrait être prioritairement dévolues aux habitants et aux commerces.

Nous avons une question pratique, à laquelle nous n'attendons pas forcément une réponse ce soir de la part des Conseils communaux. Pourquoi ne pas étudier la possibilité d'utiliser les larges trottoirs pour les diviser en deux parties égales pour les piétons et les cyclistes ? Utopie ? Non, cela semble moins dangereux que de circuler parmi les voitures et les bus,

pour les deux roues. Nous n'inventons rien, cela existe dans des grands centres européens et cela fonctionne de manière correcte et à satisfaction.

Nous partageons les conclusions des Conseils communaux et les incitons encore une fois à accélérer la mise en place des mesures du «*mieux-vivre en Ville*».

Nous prendrons donc acte de ce rapport d'information et répétons que nous attendons avec impatience des mesures concrètes. Et si certaines pouvaient être communes, nous serions comblés. Merci.

M. Anthony Von Allmen, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les groupes PLR du Locle et de La Chaux-de-Fonds prennent acte de ce rapport d'information, sans grand enthousiasme. Nous comprenons très bien le but de PDPM et son importance en lien avec le futur développement de la H20. Toutefois, il nous apparaît que le présent rapport est plus "*fourre-tout*" qu'un document rempli de propositions et de mesures concrètes.

Nous sommes persuadés qu'un fil rouge est important pour définir les mesures qui seront à prendre pour le réaménagement des centres-villes, suite au développement de la H20, mais ces mesures ne sont pas hiérarchisées dans le rapport. Il n'y a pas de priorités qui semblent définies, ce qui nous laisse penser que ce sont des phrases slogans pour allonger le rapport.

Par exemple, il est mentionné la volonté de réduire fortement le stationnement des pendulaires dans les centres-villes, ce qui nous fait nous poser la question suivante : où et comment ? Ce sont des mesures peu concrètes et assez abstraites.

Par contre, nous sommes ravis d'apprendre que les conditions climatiques des Montagnes neuchâteloises, en hiver, requièrent, je cite "*que le déneigement soit assuré de manière permanente, non seulement sur la H20, mais également sur le réseau collecteur des jonctions*".

D'autre part, nous nous interrogeons sur la faisabilité de certaines mesures énoncées dans le rapport, notamment en ce qui concerne les transports publics. Certaines de ces mesures nous paraissent relativement optimistes, notamment le point traitant de l'amélioration des transports publics, pour favoriser la mobilité douce au centre-ville. Lorsque l'on voit les difficultés, par exemple pour la Ville du Locle, d'obtenir des crédits de la part de l'État pour améliorer les dessertes MobiCité, le soir, ces mesures nous apparaissent comme très optimistes.

Les groupes PLR des Conseils généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds remercient les Conseils communaux pour la présentation de ce rapport et espèrent que certaines de ces mesures visant à améliorer la qualité de vie des habitants des Montagnes prendront forme, se concrétiseront, se

hiérarchiseront par la suite et ne resteront pas seulement du blabla inscrit dans un rapport touffu. Merci.

M. Daniel Ziegler, POP : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Mon intervention sera un peu à l'image de l'état actuel de notre canton. J'aurai passé plus de temps à me déplacer de ma place au pupitre et retour qu'à m'adresser à vous.

Tout d'abord le groupe POP tient à remercier les autorités communales du Locle et de La Chaux-de-Fonds pour ce rapport.

Sur le rapport lui-même, nous n'avons, à ce stade, pas de commentaires à faire et nous nous contenterons donc d'en prendre acte.

Il s'agit en effet d'un rappel du plan directeur partiel des mobilités, adopté l'an dernier. Rappel conditionné par la convention signée par l'État, les Villes et l'ATE, comme le précise le rapport lui-même aux pages 2 et 3.

De plus, ce rapport d'information ne porte encore que sur les grands principes et objectifs généraux du plan directeur partiel, principes et objectifs que nous ne pouvons que partager.

Les questions surgiront lorsque nous connaîtrons les mesures concrètes qui en découlent. Je pense notamment au respect des prescriptions fédérales en matière de protection contre le bruit, à la page 4. Prévoit-on, comme sur le plan cantonal, de s'en tenir à des revêtements routiers anti-bruit, dont on sait qu'ils résistent mal à nos hivers rigoureux, ou envisage-t-on aussi le subventionnement de vitrages antibruit sur certains tronçons ?

Concernant les pôles d'échange entre transport privé et transport public, où veut-on les encourager ? En bordure d'agglomération ou plus loin, que ce soit à Morteau ou dans le Bas du canton ? Ces interrogations sont peut-être prématurées à ce stade, d'où notre seule véritable question aujourd'hui : quand aurons-nous un catalogue complet des mesures envisagées et un calendrier d'exécution de ces mesures ? Que peut-il déjà se faire indépendamment du projet de la H20, en matière de mobilité douce et de stationnement, notamment ? Je vous remercie.

M. Florian Robert Nicoud, UDC : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le présent rapport d'information a reçu un accueil favorable au sein du groupe UDC.

Conscients du manque d'infrastructures routières pour le trafic de masse que nous subissons et de la nécessité de désengorger les deux centres-villes, respectivement de la Ville du Locle et de La Chaux-de-Fonds, le groupe UDC soutient le rapport qui nous est soumis.

Dans la mesure où tant le projet routier que le PDPM, soit le plan directeur partiel des mobilités, ont déjà été présentés aux deux Conseils en 2010, et que la Ville du Locle a accepté la création de réserves du PDPM, le débat sur le fond n'a pas raison d'être ici.

Cependant, sur la forme, une part de notre groupe regrette la prise en otage opérée par le Conseil fédéral. La preuve en est que vendredi dernier, Madame la Conseillère fédérale Doris Leuthard, lors d'un débat télévisé, a clairement exprimé qu'en cas de refus du peuple, le 24 novembre prochain, la taxe sur les carburants se verrait augmentée de 6ct par litre. D'après le Département fédéral des finances, les impôts routiers ont rapporté CHF 9.4 milliards en 2012. Seuls 31% ont été dévolus à la route, ce qui est inadmissible aux yeux du groupe UDC.

Selon notre analyse, et avec un nombre d'utilisateurs similaires, la vignette à CHF 100.– apporterait CHF 528 millions supplémentaires. Si, dans l'utilisation des impôts routiers, les 5% dévolus au Canton, par la Confédération étaient retirés, cela permettrait au pouvoir fédéral de reprendre les fameux 376 km de routes cantonales pour les convertir en routes nationales, ainsi que de réaliser les trois contournements déjà prévus. Grâce à cette hypothétique opération, le montant à la charge de la Confédération ne serait que de CHF 31 millions, sans reporter une augmentation de taxes sur le peuple suisse.

Malgré ce fait, et pour conclure, nous soutenons ce rapport et remercions les auteurs de ce dernier pour les nombreuses informations et la qualité de celui-ci. Je vous remercie pour votre écoute.

M. Michel Sandoz, les Verts : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les Verts félicitent les Conseils communaux de nos deux Villes de nous rappeler le plan directeur partiel des mobilités (PDPM pour la suite de cet exposé) adopté en 2012, qui nous avait déjà été présenté en octobre 2010.

Il est utile d'en rappeler aujourd'hui le contenu, tant pour les Conseillers généraux, que pour la population et les médias, puisque le peuple devra se positionner sur l'augmentation de la vignette autoroutière, dans moins d'un mois, et qu'un refus de sa part condamnerait les projets de contournement routier des deux villes, ne facilitant dès lors pas non plus la réalisation des objectifs défendus dans ce PDPM, qui sont tous d'importance et même primordiaux pour nos deux villes.

Les cinq objectifs principaux retenus dans ce plan, pour les périmètres urbanisés du Locle et de La Chaux-de-Fonds et le secteur du Crêt-du-Locle, vont tous dans le bon sens, et ont de la sorte toujours été défendus par les Verts de nos deux communes. Il s'agit de l'amélioration des conditions environnementales, de l'amélioration de la sécurité de la mobilité douce, de la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture, de la contribution au dynamisme économique et à la convivialité des centres-villes et enfin de la mise en valeur de l'urbanisme horloger.

Nous rejoignons également la position des Conseils communaux de nos deux villes, concernant les objectifs spécifiques aux modes de trans-

ports, portant tant sur le trafic individuel motorisé, que les transports publics ou la mobilité douce. Ces trois chapitres englobent les différents moyens de transports de la route que nous connaissons, en tentant, pour chacun d'entre eux, de trouver les solutions les meilleures, et sans en pré-teriter un par rapport aux autres.

Il est donc important, et les Verts des Montagnes le répètent, que la population vote OUI à l'augmentation de la vignette le 24 novembre 2013.

Mais, il est tout aussi fondamental, si un OUI l'emporte, que le PDPM soit mis effectivement en place, ceci pour contraindre les automobilistes à emprunter le tunnel du Locle et les contournements routiers de La Chaux-de-Fonds, plutôt que les centres de nos villes, sinon nous risquons de nous retrouver dans la situation de la ville de Neuchâtel qui, après avoir vu son flux de véhicules diminuer fortement grâce à son nouveau tunnel, a aussi vu ce flux augmenter à nouveau considérablement, faute d'avoir mis assez d'embûches pour éviter de ne pas l'emprunter.

Si, malheureusement, un NON sort des urnes le 24 novembre, nous n'insisterons jamais assez pour que le PDPM soit malgré tout mis en œuvre.

Nos Conseils communaux devront peut-être faire preuve de courage et de pugnacité dans ce domaine, mais cela est indispensable pour que nos villes restent attractives pour la population.

Certaines de ces mesures ont déjà été créées, mises en place, ou tentées d'être appliquées. Dans ce dernier volet, se trouve par exemple la politique de stationnement voulue par le Conseil communal et le Conseil général de La Chaux-de-Fonds, mais refusée finalement par la population.

Malheureusement, nous devons aussi constater que la mise en application actuelle de certaines mesures du PDPM est souvent freinée, ce que nous trouvons regrettable, que ce soit par les Conseils généraux ou par les Conseils communaux. Je citerai plus loin deux exemples allant dans ce sens.

Nous profitons donc de ce rapport d'information pour en appeler aux partis qui ont accepté le PDPM de ne pas systématiquement le mettre à mal, dès qu'une mesure concrète leur est présentée. De même les Conseils communaux ne devraient pas refuser ou freiner les propositions des Conseils généraux qui vont dans le sens de ce PDPM.

Voici mes exemples qui, en tant qu'élue loclois, concerne ma commune :

- Premier exemple : Les PLR du Locle ont contesté, lors d'un de nos derniers Conseils généraux, l'introduction des vélos en libre accès, alors que l'on trouve dans les objectifs généraux du projet, sous chiffre 3b, et sous mention «*Mobilité douce*» : «*Les conditions de circulation étant rendues plus confortables dans les centres-villes, les modes doux peuvent - et doivent - être favorisés pour les trajets internes aux deux villes*».

- Deuxième exemple : Le Conseil communal du Locle continue, me semble-t-il, à freiner l'introduction d'un plan global d'aménagement du stationnement.

Comme vous l'aurez compris, les Verts espèrent donc, que l'augmentation de la vignette soit acceptée ou refusée, que nos Conseils communaux cherchent malgré tout à suivre et à appliquer l'ensemble des mesures proposées dans le PDPM, afin que ces dernières ne restent pas lettre morte ou de belles promesses et que nos Conseils généraux se montrent partisans de ces dites mesures.

Enfin, en guise de conclusion à mon intervention, je me permets quelques remarques portant sur le rapport :

Premièrement, je me permets une petite note que j'appellerais «*humoristique*», et qui concerne la première page de ce rapport. La ligne suivant le titre «*Contexte*» comporte une perle qui mérite d'être relevée : il est en effet assez incroyable qu'après une décision prise en 2013, le Conseil des États reconnaisse en 2012 une route comme axe d'importance nationale !

Deuxièmement, il vaut la peine de relever que les Verts sont partagés concernant la réalisation de l'Autoroute des Microtechniques mentionnée en page 2, paragraphe 3. Pour certains d'entre nous, il n'est pas forcément nécessaire de prévoir cette route afin de gagner une dizaine de minutes de trajet, si ceci nécessite de creuser des tunnels qui vont coûter des millions.

Troisièmement, concernant l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons, citée dans le rapport en pages 4 et 5, nous sommes véritablement favorables à ce que de véritables mesures, assurant le confort et la sécurité des piétons soient mises en place, et ceci même si les solutions choisies devaient être effectuées aux dépens des automobilistes et même s'il faut en mettre le prix.

Quatrièmement, nous nous permettons malgré tout de relever que, même si le rapport mentionne en page 12 que la réalisation des contournements routiers va radicalement changer la qualité de vie des habitants, nous restons conscients qu'une bonne partie du trafic du Locle est interne, et que des problèmes relatifs à ce trafic demeureront malgré tout. C'est donc en particulier aux heures de pointe que les contournements désirés seront particulièrement utiles. Je vous remercie de votre attention.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le rapport dont nous discutons maintenant est évidemment lié à la discussion que nous avons eue tout à l'heure sur la H20, c'est-à-dire que le transfert à la Confédération de 300 km de routes cantonales n'est pas bon seulement pour l'économie des Montagnes neuchâteloises et de l'ensemble de Canton de Neuchâtel, comme cela a été relevé. Il est bon pour

l'économie parce qu'évidemment, cela rapproche le bassin de main-d'œuvre formée et motivée de l'emploi, des industries des Montagnes neuchâteloises et de tout le Canton.

Ce transfert des routes cantonales à la Confédération n'est pas bon seulement pour le positionnement des Montagnes neuchâteloises et de l'ensemble du Canton, mais il est également bon (et je dirais même indispensable) pour la qualité de vie, tant en ville du Locle qu'en ville de La Chaux-de-Fonds. Cette qualité de vie, nombre de préopinants l'ont relevée.

Il s'agit évidemment de diminuer le trafic dans les centres-villes, ce trafic que vous connaissez tous très bien : 20'000 véhicules par jour à l'entrée est du Locle, 24'000 véhicules par jour au plein centre de La Chaux-de-Fonds, sur l'Avenue Léopold-Robert. Il s'agit également d'améliorer la qualité de vie en réaménageant les axes de transit qui, aujourd'hui, sont complètement saturés.

Pour ce faire, il faut éviter le phénomène de la A5, à Neuchâtel. Je crois que c'est M. Sandoz qui l'a justement relevé. Il s'est passé la chose suivante : à l'ouverture des tunnels sous Neuchâtel, le trafic, dans un premier temps, en plein centre de Neuchâtel, a diminué. Mais, très rapidement, quelques années plus tard, on a retrouvé les mêmes chiffres que précédemment, parce que des mesures constructives, qui dirigent le trafic vers les axes de contournement, n'avaient pas été prises assez rapidement.

Ici, avec le plan directeur partiel des mobilités, il s'agit de se préoccuper de ce qui adviendra de nos centres-villes, dès le moment où il y aura les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Il s'agit de prévoir des mesures pour que, dès l'ouverture des contournements, elles puissent être mises en œuvre, dans un laps de temps de trois ans.

Évidemment, il s'agit de diriger le trafic de transit sur les axes de contournement. C'est pratiquement une tautologie. Mais, il s'agit aussi de diriger le trafic d'échange, qui est très important dans nos deux villes, sur les axes de contournement. Le trafic d'échange, c'est le trafic qui part, par exemple de la ville du Locle pour aller vers l'extérieur ou le trafic qui vient de l'extérieur pour arriver en ville du Locle. Le trafic de transit, c'est le trafic qui traverse complètement les deux villes. Il s'agit d'amener ce trafic d'échange sur les axes de contournement et il s'agit aussi de réussir (et c'est une gageure) à amener une partie du trafic interne aux deux villes sur ces axes de contournement. Ce trafic interne, c'est la grande partie du trafic. Évidemment, nous n'arriverons pas à mettre tout le trafic interne de la ville du Locle sur les axes de contournement, ni tout le trafic interne de la ville de La Chaux-de-Fonds. Mais, il s'agit de mettre en place des mesures incitatives, pour que le Conseiller communal qui sort d'Espacité pour se rendre à TransN, et qui (pardon Mme Chollet) fera le trajet en voiture, soit incité à prendre l'axe de contournement. C'est l'idée de capter une partie du trafic interne à nos deux villes.

Imaginez le danger, s'il on ne prend pas ces mesures constructives pour inciter à prendre les axes de contournement : c'est de voir les anciens axes de transit devenir des routes trop séduisantes pour les automobilistes. Il s'agit de réduire de manière intelligente ce potentiel de séduction. Les gains sont les suivants : gains en sécurité (des trottoirs plus larges, des pistes cyclables enfin séparées, ce ne sera plus l'éternelle peinture jaune qui dessine la piste cyclable), des gains en mobilité douce (les pistes cyclables, les cheminements piétons), gains pour les transports publics (des axes plus fluides, des couloirs de bus), gains du point de vue de la qualité paysagère, de l'esthétique, de la végétalisation et la mise en valeur de notre patrimoine, dont nous sommes si fiers.

Certains d'entre vous ont relevé qu'il y avait du retard, dans nos deux Villes, en ce qui concerne l'application de mesures de mobilité douce. J'ai envie de leur répondre : retard, oui, mais retard et demi, car nous sommes face, souvent, à une impossibilité d'appliquer les velléités que nous avons, dans le cadre de la mobilité douce. Justement, le trafic en ville du Locle et en ville de La Chaux-de-Fonds est trop important pour que nous puissions faire ce que nous souhaitons, avec des axes qui n'ont pas les dimensions nécessaires. Bien sûr, avec la diminution du trafic, nous pourrions intervenir dans ce domaine, de manière beaucoup plus forte.

M. Santschi a relevé que le Chemin des Rencontres traîne un peu. Je laisserai mon collègue du Locle répondre concernant la Ville du Locle. Pour La Chaux-de-Fonds, nous avançons au gré des opportunités, c'est-à-dire au gré des travaux, des réaménagements. Ce Chemin des rencontres avance cahin-caha, pas aussi vite que nous le souhaiterions, mais nous savons où nous souhaitons aller. Un défi pour ce Chemin des rencontres est la partie cantonale, qui se situe, si vous me passez l'expression, un peu en rase campagne, entre les deux villes.

Vous avez parlé également d'un principe qui voudrait que l'on marie, sur des larges trottoirs, les piétons et les vélos. Ce sont des choses qui doivent être mises à l'étude. A La Chaux-de-Fonds, nous avons étudié cette possibilité sur les trottoirs de l'Avenue Charles-Naine. Tout était prêt, sauf que pour réaliser cela, il fallait enlever les lampadaires. Nous avons chiffré ce que coûterait d'enlever les lampadaires et de les poser ailleurs et cela n'était malheureusement pas raisonnable de le faire. Cela dit, il y a peut-être d'autres endroits pour lesquels cette manière de faire serait plus pertinente.

M. Von Allmen a parlé de "*fourre-tout*". Je trouve que le mot est un peu fort. Non, ce n'est pas un fourre-tout. De manière un peu plus élégante, M. Ziegler a dit que cela manquait peut-être d'éléments concrets. Ces derniers existent et sont en marge de ce rapport, dans le rapport TransiTech présenté à 18h15. TransiTech, pour chaque axe d'importance, a fait des propositions et a fait des variantes. Il s'agira, pour les Conseils com-

munaux respectifs, de choisir parmi ces variantes et de vous les soumettre. Mais nous sommes dans des propositions tout à fait concrètes.

M. Von Allmen était très en verve et parlait de "*blabla*". Ce ne sera pas seulement du blabla. Je vous donne une bonne raison pour justifier que cela ne pourra pas rester du blabla : ces mesures, sur les axes routiers aujourd'hui importants, seront financées par la Confédération. Quand on a la chance que la Confédération finance la requalification d'axes aussi importants, pour plusieurs millions, je crois qu'on est assez incité à ne pas en rester au blabla.

M. Sandoz m'a fait assez plaisir en parlant de la politique de stationnement. Je tiens à vous rassurer, le Conseil communal du La Chaux-de-Fonds remettra l'ouvrage sur le métier. Cela dit, on prend note de ce que nous a dit la population. Nous remettons donc l'ouvrage sur le métier en écoutant la population, en nuancant notre manière de voir, en avançant de manière plus mesurée. Cette stratégie sur la politique de stationnement, à moyen terme, est absolument nécessaire, notamment à un projet qui nous tient à cœur, la construction du parking de la Gare, au sud des voies. Pour qu'un tel parking puisse intéresser des investisseurs privés, il faut qu'il soit rentable et pour qu'il soit rentable, il s'agira bien, à un moment ou à une autre, de repenser, en tous cas partiellement, la question de la politique de stationnement.

M. Cédric Dupraz, Conseiller communal (Urbanisme, environnement, génie civil, domaines & bâtiments, police du feu & constructions, gérance, mobilité, politique d'agglomération, affaires sociales) : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nos Conseils respectifs vous remercient de l'accueil favorable réservé à ce rapport concernant le plan directeur partiel des mobilités pour la Ville de La Chaux-de-Fonds et la Ville du Locle.

Je ne serai pas très long, mon homologue chaux-de-fonnier ayant déjà répondu à la plupart des questions.

Un plan directeur lie, avant tout, les autorités exécutives entre elles. Elles restent, et c'est vrai, au niveau principal, c'est-à-dire qu'elles ne constituent pas un catalogue de mesures concrètes, mais restent au niveau des principes, en fixant certains objectifs, en l'occurrence cinq (objectifs environnementaux, sécuritaires, de promotion de certains modes de transports ou une volonté de redynamiser nos centres urbains).

Concernant la planification et la mise en place des différentes mesures, il y a effectivement eu un peu de retard sur certaines mesures. Il a été relevé à plusieurs reprises, notamment par le représentant du Parti libéral, qu'il y a souvent un problème de gouvernance, de prérogatives institutionnelles, dès lors que l'on aborde la problématique transfrontalière, mais aussi des objets qui sont du ressort de différents niveaux institutionnels (celui des communes ou celui de l'État).

Nous ne sommes pas restés inactifs depuis ces années. Nous avons accumulé certains outils d'aménagements structurants, avec en finalité, différentes réalisations, en termes de zones de modération du trafic (j'aime à le rappeler, la Ville du Locle est passée de 1 km en 2008, à 25 km de zone de modération du trafic actuellement, ce qui représente une cinquantaine de rues) et la suppression de courts-circuits progressive. Ce sont toujours des mesures difficiles, mais, encore dernièrement, nous sommes, avec la Commune de La Chaux-de-Fonds, la Commune des Brenets et la Commune des Planchettes, arrivés à un accord sur la mise en place d'un arrêté qui sera les prémices à certains autres arrêtés nous permettant de supprimer des courts-circuits, c'est-à-dire des routes non-destinées au transit et qui voient malheureusement le trafic régulièrement augmenter.

D'autres mesures ont été mises en place, comme l'augmentation des cadences des bus, l'ouverture de nouvelles lignes de bus, l'augmentation progressive des infrastructures.

Au niveau de la Ville du Locle, il y a évidemment la problématique du stationnement. Il est vrai que, dans une stratégie de mise en place progressive d'une nouvelle politique, nous avons dû séquencer cette mise en place, plutôt que d'arriver avec un projet global qui aurait été attaqué, à l'époque, par bon nombre d'entités industrielles ou autres. Nous avons souhaité dernièrement mettre en place un processus participatif avec l'ensemble des commerçants, notamment au centre-ville. Ce processus participatif débutera, si tout va bien, en début de l'année 2014. Cela nous permettra, le cas échéant, de réfléchir notre centre-ville, de le valoriser et de mettre en place des mesures favorisant la mobilité douce.

Vous l'aurez compris, certaines mesures ont été anticipées par rapport au PDPM, d'autres mesures sont projetées. Nous sommes en face d'une planification que je pourrais qualifier de roulante. Il est vrai qu'à l'époque, lors de la réalisation de ce plan directeur partiel des mobilités, nous étions en possession de certaines données. Il est vrai qu'à l'heure actuelle, nous constatons une augmentation, de plus en plus forte, du trafic, mais aussi une augmentation de plus en plus forte de la "*pendularité*".

Les différentes mesures projetées sont en lien direct, notamment au niveau du financement, avec le projet d'agglomérations. Je pense notamment aux aménagements de carrefours et au Chemin des rencontres. Ce dernier a été retenu dans les mesures du projet d'agglomérations, deuxième génération, c'est-à-dire pour la période 2015/2019. Il nécessitera une consolidation du montage financier, puisqu'il coûtera plusieurs millions de francs.

Différents autres aménagements, dans le cadre du projet d'agglomérations, sont prévus, notamment liés à la mobilité douce (par exemple, l'agrandissement des trottoirs ou un projet qui nous est parvenu dernièrement, celui de la Fondation Ancienne Poste qui a réfléchi aussi sur l'amé-

nagement futur de l'entrée, au niveau du carrefour dit "*de l'Ancienne Poste*" et, bien sûr, le projet des voies de bus, qui vous sera présenté vraisemblablement durant le Conseil général de novembre puisque nous sommes tombés d'accord avec les milieux associatifs (l'ATE), le TCS et les commerçants, sous condition du maintien de certains éléments).

Le projet H20, le PDPM, permettra de libérer, en tous cas pour la ville du Locle, entre le carrefour Klaus et le carrefour de l'Ancienne poste, plus de CHF 13 millions d'investissements destinés à favoriser la mobilité douce au centre-ville du Locle. Le Conseil général loclois a, de son côté, accepté la création d'un fonds permettant aussi de repenser le centre-ville, pour un montant de CHF 6 millions. Il en va de même pour la Ville de La Chaux-de-Fonds, la Confédération s'est engagée, de par le projet H20, en le validant, à investir un certain nombre de millions dans nos centres urbains.

Je vous remercie de l'accueil favorable de ce rapport et j'espère avoir répondu à l'ensemble des questions.

M. Claude Dubois, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR loclois a été mis en cause concernant la politique au sujet du rapport concernant l'installation des vélos en libre-service, dans le cadre de la Commune du Locle.

Il est évident que nous ne voulons pas passer pour les fossoyeurs du PDPM. Il est vrai que nous avons accepté, sans froncer les sourcils, la création du fonds. Mais, il est important, et c'est peut-être le moment de le dire aux Conseils communaux, que les projets présentés tiennent la route. Ce n'est pas parce que l'on a voté un fonds de CHF 6 millions que les projets qui nous sont soumis passent comme une lettre à la poste.

L'article qui a paru dans l'Impartial concernant l'accès des cyclistes en ville du Locle était quasiment surréaliste. Effectivement, l'état des lieux n'était pas très avantageux pour la Commune du Locle, la réponse du Conseil communal était un peu à côté des préoccupations du responsable de l'accès pour le vélo.

Nous avons relevé, lors de l'installation du vélo en libre-service, que le projet n'était pas du tout adapté car il n'y avait pas d'infrastructures. Le fait de lancer des vélos, de cette manière, sur les routes, était quasiment suicidaire. On passera sur le fait que les bornes étaient peut-être trop près les unes des autres.

La Chaux-de-Fonds pense déjà à changer les lignes jaunes des vélos sur le territoire communal. Le Locle n'en a même pas une seule, sauf erreur de ma part. Il faut tenir compte du fait que le niveau d'infrastructures mises à disposition n'est pas le même dans nos deux, voire trois localités.

Nous avons bien compris que nous étions liés, par rapport à un projet pour les trois villes, concernant la mobilité douce, mais il est important de dire qu'effectivement, nous sommes pour des projets qui vont dans le sens du PDPM, mais pas n'importe quel projet. Je crois que l'argent qui aurait pu

être investi au Locle pour faciliter l'accès aux cyclistes, aurait pu être investi avant de mettre en place un service de vélo en libre-service.

Le PLR du Locle ne fera pas une politique anti-PDPM systématique, mais simplement, il faut que les projets soient cohérents, à nos yeux. La démocratie le permet. Donnons-nous tous la peine de présenter des projets viables. Merci de votre attention.

M. Cédric Dupraz, Conseiller communal (Urbanisme, environnement, génie civil, domaines & bâtiments, police du feu & constructions, gérance, mobilité, politique d'agglomération, affaires sociales) : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie l'intervenant de sa dernière remarque. Effectivement, au niveau des vélos, il reste encore un effort à réaliser. Pas plus tard que cette semaine, j'étais avec une des responsables de l'association Mobilité piétonne, qui est aussi en lien avec ProVélo. Un article sortira sur la ville du Locle concernant les différents aménagements déjà réalisés et ceux qui sont projetés, dans un prochain numéro.

Au niveau de la politique pour favoriser le vélo, certaines mesures sont déjà en place, au niveau du subventionnement des vélos électriques ou vélos en libre-service.

Je vous ai entendu et je vous remercie de votre accueil favorable par rapport à ces différentes démarches. J'espère qu'elles seront les mêmes, notamment par rapport à la mise en place des voies de bus en ville du Locle, puisqu'en commission, si le TCS ou les représentants des commerçants y ont répondu favorablement, votre parti ne les a malheureusement pas acceptées.

Votre remarque, si je l'entends de manière positive, je suis prêt à la recevoir. J'espère que, sur l'ensemble des mesures qui seront mises en place pour favoriser la convivialité au centre-ville, vous répondrez aussi favorablement, que ce soit pour des mesures liées à la mobilité piétonne, la mobilité en vélo ou une mobilité favorisant les transports publics en ville du Locle.

M. Claude Dubois, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'aimerais peut-être faire une explication de texte, au niveau de la position du PLR sur la voie de bus. Effectivement, à notre connaissance, peut-être qu'une décision a eu lieu au niveau des membres de commissions, mais je ne vois pas dans quelle mesure nous aurions déjà refusé un projet sur lequel nous n'avons reçu aucun rapport.

Mes commissaires ont l'air tout surpris d'avoir dû voter sur un objet qui n'a pas été présenté. Ceci demande une explication de texte. Merci.

M. Cédric Dupraz, Conseiller communal (Urbanisme, environnement, génie civil, domaines & bâtiments, police du feu & constructions, gérance, mobilité, politique d'agglomération, affaires sociales) : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'espère que, sur le projet final, le projet qui a été présenté en commission, votre parti acceptera la réalisation de voies de bus en ville du Locle et prendra le contre-pied de vos représentants en commission.

M. Claude Dubois, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous prenons acte que le PLR n'a pas refusé la voie de bus au Locle. Je crois que cela méritait quand même d'être éclairci.

Rapport d'information des Conseils communaux relatif au schéma directeur du Crêt-du-Locle (du 16 octobre 2013)

aux Conseils généraux

des Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle

Madame la présidente,
Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Historique

Ressource importante pour le développement des deux Villes des Montagnes neuchâteloises et symbole important de leur rapprochement, le Crêt-du-Locle voit son visage se modifier de plus en plus rapidement depuis quelques années. Convoité par de nombreux promoteurs de projets de toute nature, il voit aussi les infrastructures de transport qui le traversent s'y développer.

L'aménagement de la zone du Crêt-du-Locle a fait l'objet ces dernières années de décisions dont l'impact est important pour le devenir du site :

- Implantation progressive d'entreprises industrielles avec notamment les entreprises Cartier, Patek Philippe, Greubel-Forsey, Jaquet Droz, Sellita et Fehr.
- Construction du bâtiment de Neode en mars 2005.
- Construction de la première étape de la H20 (ouverture en octobre 2007).
- Réouverture de la Gare du Crêt-du-Locle en décembre 2007.

Si ces décisions attestent du potentiel de développement dont disposent dans ce lieu les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ces options soulignent aussi la nécessité de reprendre la réflexion quant à l'affectation et à l'aménagement de la zone. L'importance du site, la rapide évolution de son aménagement et les perspectives de développement à venir ont dès lors poussé les autorités exécutives des deux Villes et du Canton à prendre l'initiative d'un projet global d'aménagement pour cette zone.

Vos Conseils avaient accepté en 2005 un crédit pour le lancement des études d'aménagement de la zone du Crêt-du-Locle et la création de la commission intercommunale d'aménagement du territoire qui devait prioritairement accompagner le projet d'aménagement du Crêt-du-Locle. L'ensemble des études avait été devisé à CHF 800'000.- répartis entre le canton (entre CHF 300'000.- à 400'000.-) et les Villes. La dépense représente une charge de CHF 86'800.- à 108'500.- pour Le Locle et de CHF 313'200.- à 391'500.- pour La Chaux-de-Fonds selon le montant

final accordé par l'Etat. La clé de répartition retenue prévoit que la dépense soit répartie entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds en fonction du nombre d'habitants au 31 décembre 2004 (respectivement 10'351.- et 37'287.-), soit 21,7 % pour Le Locle et 78,3 % pour La Chaux-de-Fonds. A fin septembre 2013, les études engagées représentaient un montant de CHF 450'000.-. Il est dès lors peu probable que le montant de CHF 800'000.- soit totalement dépensé.

En février 2007, l'Etat de Neuchâtel et les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, associées par des intérêts communs, ont lancé un concours international d'idées pour l'aménagement du site naturel et bâti du « Crêt-du-Locle », à la fois défini comme lieu de développement coordonné et pôle économique cantonal.

Le projet lauréat a été désigné en juin 2007. « Golden green valley » (annexe 1) vise une forme maîtrisée de croissance de deux espaces urbains, historiquement conditionnés et fortement dépendants des activités du secteur secondaire. Il se fixe pour but d'empêcher une dissémination d'objets et une conservation du territoire, de ses ressources et milieux naturels, tout en répondant à une demande en forte augmentation, émanant de l'industrie horlogère, des filières microtechniques et aux besoins de diversification.

Le projet global d'aménagement devra générer un espace représentatif du dynamisme et de la capacité d'innovation de la région, de la notoriété des activités qui s'y déploient ainsi que du rapprochement progressif des deux villes.

C'est un projet important, par la superficie même de la zone concernée et par les perspectives ouvertes, à moyen et long termes, pour le développement de l'agglomération du Jura neuchâtelois.

Le projet traduit aussi une ambition importante : celle de réaliser un aménagement à la hauteur de l'audace ayant donné lieu aux plans des deux villes, caractéristiques d'un urbanisme spécifique, en répondant à de hautes exigences de qualité et en permettant d'inscrire dans le territoire la permanence de savoirs techniques d'une région transfrontalière comme condition de la préservation des divers patrimoines qui constituent sa richesse : naturel, culturel, bâti et bien évidemment industriel.

Suite à la désignation du projet lauréat « Golden green valley », le comité de pilotage a décidé d'élaborer un schéma directeur pour la planification du site du Crêt-du-Locle.

Statut du schéma directeur

Le schéma directeur n'a aucune valeur légale au sens de l'aménagement du territoire. Il doit servir de guide, tant pour les futurs documents d'aménagement que pour les réalisations concrètes à venir. C'est un document d'orientation qui engage néanmoins les deux Villes et l'Etat.

Procédure d'élaboration et de validation du schéma directeur

La procédure d'élaboration et de validation du schéma directeur est la suivante :

- Elaboration d'un premier schéma directeur se basant sur les résultats du concours d'aménagement de 2007.
- Préavis positif de la commission intercommunale d'aménagement du territoire le 1er juillet 2009.
- Acceptation du schéma directeur par les deux Conseils communaux en juillet 2009.
- Examen préalable et préavis de synthèse du Service cantonal d'aménagement du territoire (SAT) du 14 juin 2010.
- Corrections du schéma directeur suite à l'examen préalable.
- 2ème préavis positif de la commission intercommunale d'aménagement du territoire le 11 janvier 2012.
- Modification du schéma directeur suite aux discussions menées avec les services de l'Etat.
- 3ème préavis positif de la commission intercommunale d'aménagement du territoire le 4 septembre 2012.
- Validation formelle du schéma directeur lors du comité de pilotage du 1er novembre 2012.
- 2ème examen du schéma directeur par les services cantonaux et communaux après prise en compte des corrections du 1er examen préalable. Préavis transmis le 27 juillet 2013.
- Corrections du schéma directeur suite au 2^{ème} examen préalable.
- Présentation du dossier à la commission intercommunale d'aménagement du territoire le 17 octobre 2013.
- Présentation du dossier pour information aux deux législatifs communaux le 28 octobre 2013.
- Présentation du schéma directeur aux propriétaires fonciers concernés (fin 2013).
- Éventuelles corrections du schéma directeur suite aux deux présentations susmentionnées et acceptation du rapport définitif par les Conseils communaux des deux Villes et le chef du Département (fin 2013-début 2014).

Du fait que le document est en phase finale d'élaboration puisque les remarques des deux législatifs communaux et des propriétaires fonciers concernés ainsi que les demandes des services cantonaux émanant du 2^{ème} examen du dossier doivent encore être intégrées à la version finale; la variante définitive du schéma directeur ne sera disponible qu'ultérieurement, sous une forme encore à définir (papier ou sur internet).

Le bureau lauréat du concours a participé à son élaboration de juin 2007 à fin décembre 2008. Depuis début 2009, le pilotage de l'élaboration de ce document a été mené par le service d'urbanisme et d'environnement de la Ville de La Chaux-de-Fonds, avec l'appui du bureau Metron et du service d'urbanisme de la Ville du Locle.

Structure du document

Le schéma directeur est structuré en cinq parties principales :

- Explication sur la conformité du projet du Crêt-du-Locle avec les planifications d'ordre supérieur. Cette partie n'est pas détaillée dans le présent rapport, car il s'agit surtout de montrer la conformité du schéma directeur avec le plan directeur cantonal et les deux projets d'agglomération qui retiennent le site du Crêt-du-Locle comme pôle économique cantonal au même titre que les sites de La Tène et du plateau de Perreux.
- Présentation de la situation actuelle ainsi que des enjeux sur certaines thématiques. Ce chapitre traite des données de base existantes et ne figurent dès lors pas dans le présent rapport, car il s'agit de données purement indicatives.
- Définition des principes d'aménagement du Crêt-du-Locle.
- Définition des objectifs d'aménagement à terme et de l'étapisation sur le site du Crêt-du-Locle.
- Conditions à la mise en œuvre du schéma directeur.

L'image finale de l'aménagement du Crêt-du-Locle figure dans le plan d'ensemble qui fait partie intégrante du schéma directeur du Crêt-du-Locle. Ce document est annexé au présent rapport d'information (annexe 2).

Principes d'aménagement

La planification du site du Crêt-du-Locle vise les principes d'aménagement suivants :

Reconnaître et mettre en valeur l'identité et la structure de chaque ville afin de définir l'identité du Crêt-du-Locle comme un lieu spécifique

La création d'une identité du Crêt-du-Locle est importante, car le but n'est pas que cet espace soit une « simple » zone industrielle entre les deux villes. La création de cette identité passe par la définition et le renforcement des éléments du site, à savoir le paysage, la garantie que l'urbanisation qui y sera développée sera de qualité et finalement la volonté de faire « vivre » le site pendant et hors des heures des usines.

Créer un pôle industriel et de développement économique avec de grandes qualités environnementales prenant en compte et mettant en valeur les caractéristiques paysagères exceptionnelles du site

La liaison territoriale qui reliera les deux villes sera une liaison « verte » qui sera constituée d'une bande naturelle de verdure inconstructible le long des voies de communication existantes dans le fond de la vallée.

Cette liaison verte pourrait être accessible au public par un cheminement piétonnier qui est encore à définir dans son tracé et sa matérialisation. Des études de détail sont en effet en cours pour en vérifier sa faisabilité technique et financière.

Les différents secteurs destinés aux constructions se rattachent à cette bande verte qui en constitue le « cordon ombilical », elles sont séparées entre elles par des couloirs naturels réservés au développement de la flore et de la faune.

Le schéma directeur est accompagné d'une étude paysagère qu'il s'agira d'appliquer lors du développement des différents secteurs d'urbanisation.

Apporter une image valorisante et attractive du lieu dans le cadre du rayonnement et du potentiel économique que doit offrir la région et le canton au-delà des frontières cantonales et nationales

La valorisation du Crêt-du-Loche passe principalement par la typologie et la qualité architecturale des futures constructions. Il est en effet indispensable que l'adéquation entre les qualités paysagères et architecturales soit totale. La situation et la définition dans le site des secteurs d'urbanisation donnent une large place aux perspectives et aux dégagements sur la zone verte, les coulées vertes et les crêtes. L'orientation et les ouvertures des constructions qui s'y planteront devront tenir très largement compte de cette situation exceptionnelle.

Sous réserve d'autres conditions impératives, les constructions doivent être implantées dans le sens longitudinal, parallèlement aux courbes de niveaux. La silhouette générale des bâtiments doit s'inscrire entre la zone de verdure et la ligne de crêtes afin de respecter et de souligner la continuité du paysage. Les altitudes d'implantation de même que les hauteurs de construction doivent, dans la mesure du possible, tenir compte des constructions voisines et des conditions particulières des éléments du paysage afin de garantir la meilleure harmonie dans le site.

L'architecture des constructions doit être particulièrement soignée tant au niveau des proportions des volumétries et des ouvertures que des matériaux utilisés. L'expression architecturale qui s'en dégagera doit participer de manière prépondérante à la valorisation recherchée de ce pôle économique. Un grand soin sera demandé sur les finitions en particulier pour ce qui concerne les superstructures techniques qui devront être intégrées à la construction ou architecturées si les contraintes techniques ou financières n'en permettent pas l'intégration totale.

Les toitures plates doivent être végétalisées ; elles doivent dans tous les cas faire l'objet d'une étude spécifique en relation avec les caractéristiques conceptuelles et architecturales de l'édifice. Il en est de même pour tous les prolongements bâtis et pour toutes les annexes nécessitées par le programme. La végétalisation peut être partiellement supprimée en cas de pose de panneaux solaires ou de toitures aménagées.

Des directives communales seront établies pour l'aménagement des espaces publics et des voiries publiques et privées.

Des directives communales seront établies pour l'aménagement des parcelles privées avec notamment la définition des principes généraux, gabarits et orientation, types de clôtures, choix des essences végétales et des matériaux (sols et parking) afin d'avoir une cohérence dans les aménagements extérieurs privés.

Assurer une mobilité qui vise une répartition modale axée sur les transports publics

L'urbanisation en étapes du pôle de développement se traduira par la mise en place progressive et coordonnée des éléments requis de desserte en transports publics.

L'axe majeur en termes de mobilité est le réseau ferroviaire qui va structurer toute la desserte du site. Actuellement, seule la gare du Crêt-du-Loche est en fonction. A terme, il est prévu de créer des gares à Fiaz (échelle de réalisation : fin 2014 sous réserve du budget cantonal) et aux Eplatures (horizon pas encore déterminé). Ce réseau de gares sera complété avec le réseau de bus afin d'avoir un bon maillage.

Parallèlement à l'urbanisation du site, il est prévu de réaliser des itinéraires pour les piétons et les vélos, attractifs et clairement séparés du trafic.

Développer un site utilisant au maximum les énergies renouvelables

Les réflexions préliminaires ont déterminé que l'approvisionnement énergétique se fera par secteurs d'urbanisation. Il s'agira dès lors d'impliquer cette réflexion lors de l'élaboration des plans d'équipements des secteurs Défricheurs, Stand de tir et Ouest Menées. Le développement du secteur Tourbillon-Menées étant déjà en cours depuis plusieurs années, il est difficile d'avoir un approvisionnement énergétique commun à tout le secteur.

Cette vision d'approvisionnement énergétique par secteur impliquera une gestion mesurée du projet dans tous ses aspects, y compris celui, fondamental, de l'élaboration d'une « structure urbaine » en fonction de consommations spécifiques : sol, eau, énergie, etc., délibérément voulues faibles.

Objectifs d'aménagement

Plusieurs objectifs généraux ont été établis afin d'aboutir à l'organisation et à l'image territoriale recherchées et afin de respecter les différentes planifications supérieures et les différentes bases légales fédérales et cantonales. Ils sont au nombre de cinq et sont synthétisés dans la liste ci-dessous :

Assurer une capacité de développement en termes d'emplois en lien avec les besoins du canton

Le projet d'agglomération 1^{ère} génération, déposé à Berne en décembre 2007, prévoyait d'accueillir la croissance de 9'600 habitants et 4'000 emplois dans le périmètre de l'agglomération. La répartition entre les différentes régions du canton n'était pas définie dans le projet d'agglomération de 2007.

Le deuxième projet d'agglomération déposé en juin 2012 confirme les pôles économiques annoncés dans le plan directeur cantonal 2011 avec une augmentation des emplois d'ici 2030 entre 8'190 et 17'300 par rapport aux chiffres de 2008. Le projet d'agglomération de 2012 annonce, pour le Crêt-du-Loche, un potentiel théorique d'emplois oscillant entre 6'100 et 7'600 (ce chiffre comprend les 1500 emplois déjà existants sur le site).

L'importance du projet du Crêt-du-Loche a été analysée préalablement avec les besoins en terrains industriels. Les analyses ont démontré que les constructions et agrandissements industriels à La Chaux-de-Fonds depuis 1985 donnaient les moyennes annuelles suivantes :

- Consommation moyenne de terrain : 0.9 ha par an.
- Consommation accentuée depuis 1998 : 1.4 ha par an, lié aux projets d'agrandissement.
- **Hypothèse : besoins pour 15 à 20 ans à 1.4 ha = 21 à 28 ha**

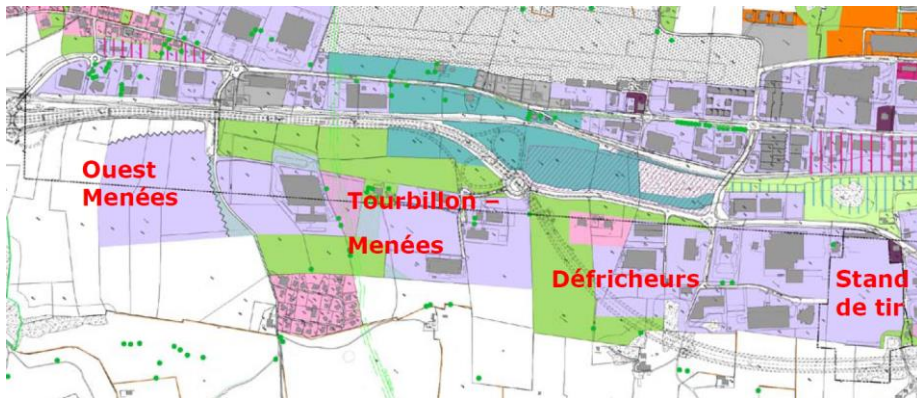
Afin de répondre à cette demande de terrains industriels, le schéma directeur a fait un état des lieux des terrains industriels disponibles sur les territoires de La Chaux-de-Fonds et du Locle (Cf. annexe 3).

	surfaces libres	disponibles	non disponibles (réservées, en cours de construction ou inconstructibles)
La Chaux-de-Fonds	15 ha	1.3 ha	13.7 ha
Le Locle	12.7 ha	6.9* ha	5.8 ha
Total	27.7 ha	8.2 ha	19.5 ha

* incl. 4.8 ha du pôle spécifique d'importance cantonale des Saignolles

Le besoin en terrains industriels ayant été évalué entre 21 à 28 hectares pour les 15 à 20 prochaines années alors que seulement 8,2 hectares sont disponibles entre les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, le pôle économique cantonal du Crêt-du-Loche doit répondre à une demande de terrains industriels entre 13 et 20 hectares.

En fonction des besoins en terrains industriels précités, plusieurs variantes de zonage ont été analysées. La variante retenue (Cf. figure ci-dessous) garde les idées fortes du concours, à savoir un espace vert central ainsi que des coulées vertes Nord-Sud et une coordination urbanisation-transports dans le secteur Ouest-Menées, c'est-à-dire un rapprochement de l'urbanisation de la gare du Crêt-du-Loche.



La variante retenue annonce les surfaces industrielles suivantes :

- Secteur Stand de tir : environ 62'000 m².
- Secteur Défricheurs : environ 30'000 m².
- Secteur Tourbillon-Menées : environ 190'000 m² dont 80'000 m² déjà construits.
- Secteur Ouest-Menées : environ 105'000 m².

Total : environ 387'000 m² dont 80'000 m² déjà construits

En soustrayant les parcelles déjà construites dans le secteur Tourbillon-Menées, on arrive à une réserve d'environ 307'000 m². On se situe donc dans le haut de la fourchette des besoins pour les 15 à 20 ans prochains qui avaient été estimés entre 210'000 et 280'000 m².

Ce chiffre de 307'000 m² ne sera probablement pas atteint du fait de divers aléas et contingences qui pourraient conduire à une mise en zone inférieure. On peut notamment citer la question des procédures d'aménagement du territoire et des acquisitions foncières que souhaite faire la Ville dans les secteurs « Stand de tir », « Défricheurs » et « Ouest-Menées ».

L'augmentation de terrains industriels, notamment liée par la volonté de mettre en zone industrielle les secteurs « Stand de tir », « Défricheurs » et « Ouest-Menées », est compensée par la mise en zone de verdure et en zone agricole de terrains situés dans le secteur « Tourbillon-Menées » pour une surface de 69'000 m².

Cette compensation est prévue d'être réalisée en même temps que la mise en zone industrielle des secteurs du Stand de tir et des Défricheurs en lien avec la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). La révision de la LAT acceptée en mars 2013 par le peuple suisse oblige en effet à compenser toute nouvelle mise en zone à bâtir. Les secteurs du Stand de tir et le solde du secteur des Défricheurs à mettre en zone représente environ 70'000 m² qui seront dès lors compensés par les 69'000 m² des terrains qui seront remis en zone de verdure et en zone agricole dans le secteur « Tourbillon–Menées ». La mise en zone industrielle du secteur « Ouest-Menées » n'a pas besoin d'être compensée au sens de la LAT car ce secteur est actuellement déjà en zone à bâtir (zone d'utilité publique). Il s'agira dès lors de faire un «simple» changement de zone.

D'autres réflexions ont été menées dans le schéma directeur par rapport à plusieurs terrains sur le territoire de la ville de La Chaux-de-Fonds, actuellement affectés en zone d'utilisation différée et qui auraient pu à terme faire l'objet d'une procédure de mise en zone industrielle. Du fait que le besoin en terrains industriels pour ces 15-20 prochaines années sera couvert par le Crêt-du-Loche, le schéma directeur a défini que trois zones d'utilisation différée (Cf. annexe) seront remises en zone agricole ces prochaines années. Il s'agit de :

- La zone d'utilisation différée des Petites-Crosettes, soit environ 130'000 m² appartenant à un privé.
- La zone d'utilisation différée du hameau du Crêt-du-Loche, soit environ 31'500 m² appartenant à un privé.
- La zone d'utilisation différée situé au Nord-Est de l'aéroport, soit environ 46'000 m² dont 31'000 m² terrains communaux.

Les terrains affectés en zone d'utilisation différée ne peuvent pas être utilisés comme compensation lors d'une autre mise en zone car légalement la zone d'utilisation différée équivaut pratiquement à la zone agricole.

Pour ces trois zones d'utilisation différée, l'éventuel dédommagement pour la moins-value des terrains sera discuté lors de la mise en zone du secteur Ouest-Menées.

Respect des thématiques environnementales et paysagères

Différentes questions ne trouvent pas encore de réponse à ce stade de planification, soit que l'échelle du schéma directeur ne le permet pas (phases de projet uniquement), soit qu'elles doivent être réglées à travers des travaux plus approfondis (études de détail et/ou études thématiques).

Les études de détail qui doivent encore être élaborées et qui ont été déterminées par le schéma directeur doivent dès lors permettre d'assurer la mise en œuvre de la politique environnementale sur le site du Crêt-du-Loche.

En outre, selon les types de planifications et de projets, des notices ou études d'impact pourront être nécessaires, en application de l'Ordonnance fédérale sur les études d'impact (OEIE).

Les procédures environnementales suivantes ont été définies dans le schéma directeur :

Secteur	Projet / procédure	Type d'étude à élaborer	Thématiques environnementales à traiter	Pilotage	Validation	Coordination
Défricheurs	Procédure d'aménagement du territoire : mise en zone.	Thématiques environnementales dans le rapport 47 OAT	Bruit, air, protection des eaux et accidents majeurs	Ville de La Chaux-de-Fonds	Canton	Etude de trafic
Stand de tir	Procédure d'aménagement du territoire : mise en zone.	Etude d'impact sur l'environnement	Bruit, air, protection des eaux, sites pollués et accidents majeurs	Ville de La Chaux-de-Fonds	Canton	Etude de trafic
Ouest-Ménées	Procédure d'aménagement du territoire : mise en zone.	Etude d'impact sur l'environnement	Bruit, air, protection des eaux, dangers naturels et accidents majeurs	Ville de La Chaux-de-Fonds	Canton	Etude de trafic

Politiques foncière et agricole

Seule une partie des terrains étant en mains publiques, la maîtrise foncière devra se faire au moyen d'instruments juridiques susceptibles de garantir l'ordre urbain visé par le projet. Cette politique foncière active se fera non seulement par le biais d'achats de terrains, mais également par d'autres instruments, à savoir le droit d'emption, le droit de réméré et le droit de préemption.

La Ville cherchera à acquérir le maximum de terrains inclus dans le périmètre du projet du Crêt-du-Loche. Des discussions sont actuellement en cours avec l'Etat pour des acquisitions dans le secteur « Tourbillon– Menées ». Un rapport devrait être soumis prochainement au Conseil général de La Chaux-de-Fonds.

Coordonner l'urbanisation et les transports

Le rôle du schéma directeur n'est pas d'établir la faisabilité d'un système de transport référé au canton, mais d'en signifier les conséquences sur le site, en fonction de la mise en œuvre des infrastructures qui le composent.

En accord avec le plan directeur cantonal et le projet d'agglomération, la coordination entre l'urbanisation et les transports est un objectif prioritaire du projet d'aménagement du Crêt-du-Loche.

La résolution de la problématique, posée par l'augmentation des déplacements que suppose l'implantation du pôle, implique obligatoirement la coordination des étapes d'urbanisation et des infrastructures de transport, soit autant le trafic individuel que la desserte par transports collectifs - ferroviaires et routiers : de fait la complémen-

tarité des deux moyens est le gage de l'optimisation des infrastructures et par conséquent des investissements consentis.

L'étapisation des secteurs d'urbanisation doit se faire en coordination avec les infrastructures de transports projetées afin de garantir un report modal maximum et de respecter la législation environnementale. Comme pour les questions environnementales, des études de détail devront être élaborées lors de certaines mises en zone. Le tableau ci-dessous les détaille.

Secteur	Projet / procédure	Type d'étude à élaborer	Pilotage	Validation	Coordination
Défricheurs	Procédure d'aménagement du territoire : mise en zone	Etude de trafic	Ville de LCF	Canton	
Stand de tir	Procédure d'aménagement du territoire : mise en zone et plan spécial.	Etude de trafic	Ville de LCF	Canton	Etude d'impact
Ouest Menées	Procédure d'aménagement du territoire : mise en zone et plan spécial.	Etude de trafic	Ville de LCF	Canton	Etude d'impact

Ces études démontreront par exemple que des infrastructures de transports devront être réalisées pour permettre la mise en zone de certains secteurs. A ce stade, on peut estimer que l'urbanisation du Crêt-du-Loche ne pourra se faire sans une réalisation du contournement routier de la ville du Loche.

Il est prévu un développement en étapes de la desserte en transports publics du pôle du Crêt-du-Loche en fonction du développement industriel. Actuellement, la desserte en transports publics est jugée moyennement satisfaisante.

Pour rappel, un crédit de CHF 3'481'000.- TTC pour l'élargissement de la route des Menées et la prolongation de l'allée du Tourbillon a été octroyé par le Conseil général de La Chaux-de-Fonds le 3 avril 2012. Cette prolongation aurait permis la prolongation de la ligne de bus n° 5 jusqu'à la gare du Crêt-du-Loche. La réalisation a été suspendue suite au préavis de TransN qui a jugé que la pente à la route des Menées était trop importante. En l'état et au vu des échanges menés avec l'Etat et TransN, il est préconisé que la prolongation de la route du Tourbillon se réalise lors de la mise en zone industrielle du secteur Ouest-Ménées ; cette solution permettant de « récupérer » la pente par le biais de la future route de desserte du secteur. Une décision définitive sera prise ces prochaines semaines par le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds dès qu'une solution satisfaisante aura été trouvée pour la desserte en transports publics du site du Crêt-du-Loche. A fin septembre 2013, plusieurs variantes sont à l'étude et pourraient déboucher sur une probable modification du tracé de la ligne no 5. Il est à signaler que parallèlement à ces études techniques, la Ville de La Chaux-de-Fonds a mandaté un bureau d'études pour élaborer un plan de mobilité interentreprises. Ce bureau est actuellement en train de recenser les besoins des entreprises du Crêt-du-Loche. Le but de l'ensemble de ces études est d'aboutir à un concept de desserte en transports publics du Crêt-du-

Locle qui satisfasse l'ensemble des partenaires, tout en prenant en considération les contraintes techniques et financières.

Coordonner l'équipement et les capacités financières

De très importants travaux d'équipement doivent être réalisés pour la mise en œuvre de l'urbanisation du Crêt-du-Locle.

Pour rappel, la Ville de La Chaux-de-Fonds a déjà réalisé deux étapes d'équipement :

- Le 8 mars 2004, le Conseil général de La Chaux-de-Fonds octroyait un premier crédit de CHF 3'000'000.- destiné à l'équipement du Parc scientifique et technologique Neode et de la zone des Eplatures-Grise attenante;
- Le 21 février 2008, un deuxième crédit de CHF 3'320'000.- pour l'équipement de la zone Eplatures-Grise, première étape de l'équipement de la zone du Crêt-du-Locle, est octroyé par le Conseil général.

À ce jour, ces deux crédits ont permis de réaliser les infrastructures suivantes :

- La route d'accès à Neode (2004) et la route d'accès à Patek Philippe SA (2008), premier tronçon de l'allée du Tourbillon;
- Le déplacement du chemin d'accès à la ferme de M. Jean-Jacques Barben (2008), afin de libérer la parcelle acquise par Montres Jaquet Droz SA de toute servitude de passage;
- Deux collecteurs, l'un pour les eaux claires et l'autre pour les eaux usées, pour les évacuer jusqu'au giratoire de la Combe-à-l'Ours;
- L'adduction d'eau potable pour les biens-fonds aménagés, à partir d'un branchement sur le réseau de la Ville situé près du giratoire de la Combe-à-l'Ours ainsi que la prolongation de ce nouveau réseau vers la manufacture Cartier.

Un crédit de CHF 4'346'000.-, dont CHF 320'000.- pour l'acquisition des terrains, CHF 3'481'000.- TTC pour l'élargissement de la route des Menées et la prolongation de l'allée du Tourbillon (deuxième étape d'équipement de la zone industrielle des Eplatures-Grise au Crêt-du-Locle), CHF 545'000.- HT pour le complément d'adduction d'eau a été octroyé par le Conseil général le 3 avril 2012. La réalisation a, comme cela a été cité précédemment, été suspendue.

Les estimations financières pour l'équipement du secteur « Tourbillon-Menées » sont représentées dans la figure ci-dessous.

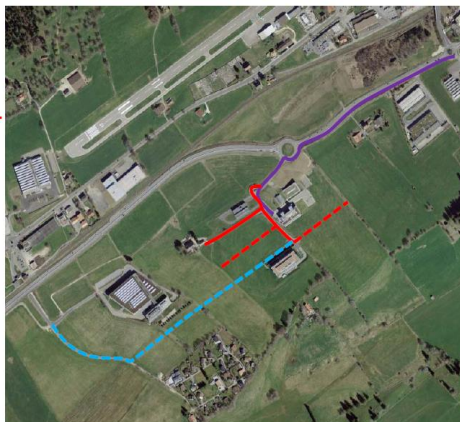
1ère étape - CG 08.03.2004 :
 Giratoire Combe-à-l'Ours - Giratoire
 H20 - Neode
 Crédit octroyé: CHF 3'000'000.00
 Décompte final: CHF 2'239'757.75

2ème étape - CG 21.02.2008: Neode -
 Patek-Philippe / Servitude Barben
 Crédit octroyé: CHF 3'320'000.00
 Factures: CHF 1'652'442.89
 Solde travaux: CHF 1'440'000.00
 (dépend si équipement de détail ou
 privé pour les biens-fonds 6709 et
 7177)

3ème étape - CG 03.04.2012: Allée
 du Tourbillon - Route des Menées
 Crédit octroyé: CHF 4'346'000.00

Situation au 30.9.2013

Total réalisé: CHF 3'892'200.64
 Total à réaliser: CHF 5'786'000.00
TOTAL: CHF 9'678'200.64



Ces coûts se répartissent de la manière suivante :

- Part de la Ville au titre de contribution pour l'équipement de base ou de détail : CHF 4'420'000.-
- Part des propriétaires au titre de contribution pour l'équipement de base ou de détail : CHF 5'258'000.-. Il est à signaler que l'Etat s'est engagé au titre de la Loi fédérale sur la politique régionale pour le financement des équipements par un prêt sans intérêt.

La part des propriétaires des terrains est perçue par le biais de la taxe et/ou de la contribution d'équipement. Pour le secteur « Tourbillon– Menées », la procédure définie par le règlement communal du 29 juin 2009 relatif aux équipements et leur utilisation sera initiée dès le zonage définitif connu. Les industries déjà implantées ont pour la plupart payé des acomptes sur la base d'estimation de coûts.

La volonté de concentrer les besoins industriels pour ces 15 prochaines années au Crêt-du-Loche, tel qu'évoquée plus haut, est aussi dictée par l'argument de la concentration de l'équipement dans un souci d'une rationalisation des coûts au vu des chiffres annoncés précédemment.

L'équipement lié à l'urbanisation des autres secteurs industriels sera calculé au gré des développements. L'urbanisation des secteurs industriels se fera en fonction des capacités financières des collectivités publiques.

Les demandes de crédit d'équipement seront présentées au Conseil général de La Chaux-de-Fonds simultanément aux propositions d'affectation des terrains en zone industrielle, pour que celui-ci puisse se rendre compte des conséquences financières des changements d'affectation.

Mise en œuvre

Le projet du Crêt-du-Loche prévoit, pour rappel, quatre secteurs d'urbanisation, à savoir : Tourbillon-Menées, Défricheurs, Stand de tir et Ouest-Menées. Pour ces quatre secteurs, des objectifs généraux communs existent :

- Conserver la substance industrielle et artisanale des deux villes.
- Favoriser uniquement les nouvelles implantations industrielles ne pouvant pas trouver place dans le tissu urbain des deux villes au Crêt-du-Loche.
- Favoriser de nouvelles implantations d'industries proposant une diversité économique.
- Favoriser un urbanisme et une architecture de qualité.
- Garantir une bonne intégration architecturale et paysagère des nouvelles constructions.
- Proposer une occupation du territoire en conformité avec les attentes du développement durable (énergie, etc.).
- Coordonner l'arrivée des entreprises avec la desserte (fréquence et distance) des transports publics.
- Garantir de bonnes liaisons en mobilité douce jusqu'aux transports publics et aux espaces de délasserment (espace vert central, coulées vertes).
- Aménagement des coulées vertes dans les plus brefs délais. Les modalités de financement et d'entretien doivent être réglées par le biais de convention entre les propriétaires et la Ville de la Chaux-de-Fonds.

Etapisation

L'étapisation est en principe régie par l'ordre suivant :

- Développer les zones à construire existantes avant la création de nouvelles zones.
- Mise en zone et construction du secteur Défricheurs.
- Mise en zone et construction du secteur Stand de tir.
- Mise en zone et construction du secteur Ouest-Menées.

Cet ordre peut être revu en fonction des acquisitions foncières et du besoin.

Réglementation pour les quatre secteurs d'urbanisation industrielle

La zone industrielle du Crêt-du-Loche reprendra la réglementation de la zone industrielle communale sauf pour le secteur en Est de Cartier où des prescriptions spéciales seront introduites. Ce point sera traité dans un rapport qui sera soumis prochainement au Conseil général de La Chaux-de-Fonds dans le cadre de modifications du plan et règlement d'aménagement communal (PRAC).

L'établissement d'un plan spécial est obligatoire pour les secteurs définis dans le schéma directeur du Crêt-du-Loche :

c) Plan spécial « Stand de tir »

Les éléments suivants devront être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du plan spécial pour ce secteur :

- La desserte transports individuels motorisés (TIM), transports publics (TP) et mobilité douce (MD) doit être précisée.
- Élaboration d'un plan et programme d'équipement.

d) Plan spécial « Ouest-Menées »

Les éléments suivants devront être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du plan spécial pour ce secteur :

- Deux voies d'accès desservent le secteur Ouest-Menées, de part et d'autre de la rangée centrale de bâtiments.
- La desserte TIM, TP et MD doit être précisée.
- Les fronts nord des bâtiments du secteur Ouest-Menées sont disposés sur trois alignements obligatoires. L'alignement central est dans la ligne de fuite du bâtiment Cartier.
- Les rangées de bâtiments doivent être étagées afin de garantir la visibilité de l'ensemble des bâtiments depuis le fond de la vallée et de préserver la vue sur les crêtes.
- Elaboration d'un plan et programme d'équipement.

Le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds sera en droit d'adapter ce périmètre en fonction du projet. Il pourra également accorder le morcellement du périmètre ou renoncer à l'élaboration du plan spécial, sous condition qu'un concept global démontrant le développement du secteur entier soit établi préalablement.

Coulées vertes et espace vert central

Les éléments qui figurent dans le schéma directeur feront partie des cahiers des charges pour l'aménagement de ces espaces.

e) Coulées vertes

- Coulée verte le long de la route des Menées : composée d'arbres d'allées et de prairies extensives.
- Coulée verte au Sud de la ferme Cartier : composée à part égale d'espaces ouverts type prairies extensives et de haies sauvages, plantées uniquement d'espèces indigènes.
- Coulée verte entre Néode et TRN : composée à part égale d'espaces ouverts type prairies extensives et de haies sauvages, plantées uniquement d'espèces indigènes.

- L'entretien des coulées vertes est à charge de chaque propriétaire.
- f) Espace vert central
 - Réglementation de la zone de verdure et zone de protection cantonale.
 - Il est non-constructible, de caractère ouvert et naturel.
 - Son point le plus bas pourrait être aménagé d'un plan d'eau (à confirmer avec une étude de détail).
 - Ses surfaces sont en majeure partie perméables.
 - Il pourrait être traversé par des cheminements coordonnés avec le réseau de mobilité douce.
 - Des lieux de détente et de rencontre pourraient être aménagés en lien avec le réseau de mobilité douce.
 - Son entretien devra être aisé et peu coûteux. Il sera à charge de la Ville.

Modifications de zonage

Le schéma directeur constitue l'instrument de référence aux futures planifications sur le site du Crêt-du-Locle. Les principes d'aménagement formulés dans ce document nécessitent d'entreprendre, de manière progressive, une modification du PRAC de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Le schéma directeur prévoit la mise en œuvre du pôle économique en plusieurs étapes. Les modifications du PRAC à court terme concernent cinq secteurs :

- Tourbillons-Menées
- Marais des Eplatures
- Zone mixte (ZM) du hameau du Crêt-du-Locle
- Gare du Crêt-du-Locle
- Ouest-Menées : la zone réservée datant de 2008 et ayant une durée légale de 5 ans, celle-ci sera soit prolongée, soit supprimée.

Ces modifications seront soumises au Conseil général de La Chaux-de-Fonds ces prochains mois.

D'autres modifications seront apportées ces prochaines années au PRAC en fonction du développement du pôle du Crêt-du-Locle. Il s'agit principalement des secteurs suivants :

- Tourbillon-Menées (déclassement en lien avec la compensation à trouver pour les secteurs Défricheurs et Stand de tir).
- Défricheurs
- Stand de tir
- Ouest-Menées

Conclusion

Ce schéma directeur doit permettre de réunir les deux Villes et l'Etat afin d'agir de manière concertée et coordonnée pour la planification du site du Crêt-du-Loche. Ceci implique que la concertation qui s'est faite autour de la définition des objectifs d'aménagement et les conditions de mise en œuvre doit être poursuivie.

Les trois partenaires s'engagent sur les objectifs suivants :

- Faire du Crêt-du-Loche un pôle économique cantonal d'importance possédant des valeurs intrinsèques de grande qualité et une identité remarquable.
- Créer par ce site une image fédératrice forte de l'activité et de l'essor des deux villes en matière de technologie et de recherche industrielle dans les domaines de compétences régionales voire suprarégionales.
- Préserver et renforcer les qualités paysagères du site qui en constituent un élément identitaire remarquable.
- Coordonner l'urbanisation et les transports en mettant l'accent sur une mobilité en transports publics et une mobilité douce.
- Développer un site industriel axé sur des activités à haute valeur ajoutée qui ne peuvent que s'implanter sur le site du Crêt-du-Loche.
- Inciter les entreprises à développer des bâtiments présentant une expression architecturale de qualité et ayant un large recours à l'utilisation d'énergies renouvelables.

La mise en pratique des objectifs formulés ci-dessus implique la réalisation obligatoire des points suivants :

- L'application d'actions concrètes d'aménagement du territoire inspirées du présent schéma directeur.
- La mise sur pied d'études complémentaires lors de chaque dézonage afin d'atteindre les objectifs et contraintes du schéma directeur et afin de démontrer le respect des normes environnementales.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Madame la présidente, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à prendre acte du présent rapport.

VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président Le chancelier
Pierre-André Monnard Thibault Castioni

VILLE DU LOCLE

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président Le chancelier
Denis de la Reussille Patrick Martinelli

M. Christophe Ummel, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au mois de septembre de l'année passée, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds présentait un rapport au Conseil général relatif aux objectifs de politique foncière active de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Dans ce rapport, en page 8, il est fait état de la force et de la qualité de l'aménagement de la ville depuis toujours dans les termes suivants :

"Pour la ville, le principe de base de développement est la densification et la limitation du périmètre urbain. Il permettra de répondre aux exigences de la politique des agglomérations et de préserver le paysage et les caractéristiques et qualités de notre ville. Il suppose également la mise en place d'un système de transports publics efficace et attractif, afin de limiter l'engorgement lié au transport privé qui, à défaut, accompagne nécessairement toute politique de densification.

Toutefois, la planification en direction d'une densification est plus difficile et contraignante que celle du développement par l'extension et nécessite des outils plus solides. Ainsi, l'objectif général visé par la mise en place d'une politique foncière active consiste à :

- 7. Préserver la qualité d'une ville compacte, aux limites franches, qualité remarquable de La Chaux-de-Fonds qui, grâce à cette caractéristique, jouit d'un environnement naturel préservé et de qualité dans sa proximité immédiate.*
- 8. Favoriser la revalorisation du tissu bâti existant dans le respect de ses qualités patrimoniales et limiter l'extension du périmètre d'urbanisation."*

Et le Conseil communal d'affirmer, dans la suite du texte, la ferme volonté de poursuivre sur ces bons principes.

Lors de notre intervention sur ce rapport, nous nous étonnions du fait que le Conseil communal puisse aussi bien définir ce qui consiste en un aménagement du territoire réussi et en même temps projeter de mettre en œuvre un plan d'aménagement tel que celui du Crêt-du-Loche, tant il est en contradiction avec ce concept. Une année plus tard, notre avis n'a pas changé.

Pour le PLR, ce plan d'aménagement est une erreur. Il va à l'encontre de tous les bons principes d'aménagement : la densité, le maintien d'une limite claire entre le bâti et le non-bâti, entre l'agglomération et sa campagne. Les termes de «*grappes d'usines*» et de «*coulées vertes*» sont une manière faussement poétique pour dire «*usines lancées négligemment sur la plaine*», et «*espaces résiduels tout juste bon à faire crotter les chiens*», accessoirement difficile à exploiter pour l'agriculture. Ce nouveau quartier n'est rien d'autre qu'une banlieue, chose que nous nous sommes toujours félicité de ne pas avoir, qui plus est diffuse, qui n'est ni de la campagne, ni de la ville, qui ne ressemble à rien.

Les conséquences en sont : difficulté de promouvoir le transfert de la voiture au transport public, coûts élevés d'équipement, exploitation des transports publics peu compétitive et coûteuse, consommation élevée de terrain agricole, défiguration massive du paysage, rapprochement de l'échéance à laquelle il faudra trouver une autre vallée de notre commune à «urbaniser» si l'on peut utiliser ce terme pour une démarche aussi pauvre.

Pour aboutir à de tels résultats, il a suffi, dans bien d'autres endroits, de laisser faire les choses et cela n'a pas nécessité de mise au concours, ni de passage devant un jury formé d'experts. Que ces derniers, au passage, ne soient pas remerciés. Sans parler des coûts de planification...

Nous connaissons déjà certaines réponses du Conseil communal. L'une d'elles est d'invoquer la haute qualité architecturale des projets réalisés et à réaliser. Nous donnons volontiers acte de cette qualité, mais elle ne saurait servir d'alibi aux bonnes pratiques de l'aménagement du territoire.

Le groupe PLR n'a plus à faire la démonstration de son attachement au développement, au progrès et à la lutte pour la création d'emplois, pas plus qu'à la mise sur pied de conditions favorables à la création et au maintien des entreprises sur notre sol. Mais, il est convaincu qu'un développement, tel que le propose ce plan, s'il satisfait aux nécessités immédiates, hypothèque les bases d'un tissu économique avantageux et facile à exploiter pour une collectivité publique, agréable à vivre et à y travailler pour les citoyens.

Nous appelons donc le Conseil communal à revenir à une vision de l'aménagement du territoire moins conceptuelle et plus fidèle à ces bonnes pratiques, et espérons qu'il revoie sa copie. Je vous remercie.

M. Charles-André Favre, POP : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Autant vous dire que nous n'entendrons pas la même chose.

En préambule, nous dirons que nous serions évidemment plus se-reins dans l'argumentation si nous étions en possession des résultats des votations du 23 novembre, que nous espérons bien entendre positives pour notre région, au sens des réflexions déjà entendues au sujet du PDPM.

Nos deux groupes de Conseillers et Conseillères générales POP, du Locle et de La Chaux-de-Fonds, souhaitent tout d'abord remercier les Conseils communaux des Villes pour ce rapport d'information qui est bien sûr un constat, mais aussi un programme d'aménagement et d'équipement basé sur la mise en œuvre du projet accepté en juin 2007 et appelé "*Gol-den Green Valley*", en français dans le texte.

Bien que le rapport précise en page 3 que le schéma directeur n'a aucune valeur légale, il est néanmoins précisé qu'il doit servir de guide pour les concrétisations à venir, qu'il s'agisse de documents ou de réalisations.

La zone d'industrialisation du Crêt-du-Loche faisant partie des zones reconnues au plan cantonal, il est donc primordial qu'en soit aussi reconnues les caractéristiques générales à propos d'identité, d'intégration paysagère, avec le concept de coulée verte séparant les trois zones dévolues à l'industrie.

Or, si nous partageons les conclusions du rapport en termes d'objectifs et de réalisations, nous pensons qu'en attendant que le but soit atteint, des mesures supplémentaires importantes et concrètes devraient être prises pour que les concepts dits *transfert modal* et *favoriser la mobilité douce* ne soient pas une coquille vide.

Quelques exemples : citation du rapport en page 7 : *"A terme, il est prévu de créer des gares à Fiaz (échelle de réalisation fin 2014, sous réserve du budget cantonal) et aux Eplatures (horizon pas encore déterminé). Ce réseau de gare sera complété avec le réseau de bus, afin d'avoir un bon maillage. Parallèlement à l'urbanisation du site, il est prévu de réaliser des itinéraires pour les piétons et les vélos attractifs et clairement séparés du trafic. Tant et aussi longtemps que la gare actuelle ou les gares futures ne seront pas reliées aux zones industrielles par des cheminements à mobilité douce ou desservies par bus, la situation demeurera insatisfaisante."*

De même, en page 13 : *"A ce stade, on peut estimer que l'urbanisation du Crêt-du-Loche ne pourra se faire sans une réalisation du contournement routier de la ville du Loche" (c'est ce que nous avons dit tout à l'heure) Il est prévu un développement en étapes de la desserte en transports publics du pôle du Crêt-du-Loche, en fonction du développement industriel. Actuellement, la desserte en transports publics est jugée moyennement satisfaisante."*

Moyennement satisfaisante, pour ne pas dire insatisfaisante, suivant les catégories d'utilisateurs. Si l'on parle par exemple de la desserte actuelle du secteur NEODE par la ligne 5, il faut savoir que les besoins en ont été évalués avant que l'ancien Conseil d'État ne statue sur le maintien des instituts sur ce site, ce qui est aujourd'hui chose faite. Donc, aujourd'hui, des demandes d'améliorations sont en cours auprès des services et autorités compétentes.

Qu'en sera-t-il, à bref délai, concernant les besoins de dessertes des nouvelles implantations ? Nous pensons que faire des études c'est bien, mais que l'important est qu'elles soient rapidement suivies des décisions concrètes pour les usagers.

Enfin, il n'est pas tenable de constater à la fois la nécessité d'avoir un nœud routier et ferroviaire à la gare du Crêt-du-Loche et, par ailleurs, de laisser entendre que la liaison par bus interurbain ne pourra se faire que lorsque la zone industrielle *Menées ouest* se réalisera et sans avoir quand. Si la desserte des zones industrielles par le bus interurbain est pertinente (et nous croyons qu'elle l'est), il faut mettre en œuvre le moyen d'éliminer la

cause du problème causé à TransN par la pente de la route des Menées, à savoir créer rapidement la route de desserte de la zone dite *Menées ouest*.

Pour conclure, le POP peut partager globalement la vision des deux Conseils communaux qui transparait dans ce rapport d'information et en prendra acte, après avoir obtenu les éclaircissements souhaités au sujet de l'amélioration rapide de la desserte bus de la zone NEODE, du délai envisagé pour la création de chemins dévolus à la mobilité douce et de la reprise, au plus vite, du projet global de la route de desserte bus des trois zones industrielles, les trois grappes du Crêt-du-Loche. Je vous remercie de votre attention.

M. Adrien Steudler, UDC : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe a pris connaissance avec intérêt de ce rapport d'information. Nous tenons ici à souligner la volonté affichée des deux Villes et de l'État de Neuchâtel à vouloir travailler et avancer de manière concertée et coordonnée, chose qui malheureusement ne se présente que trop rarement.

Nous saluons également l'engagement pris de faire du Crêt-du-Loche un pôle économique d'importance cantonale en souhaitant créer une identité propre à celui-ci, cela en tentant de préserver au mieux ses qualités paysagères.

Nous tenons toutefois à rendre attentifs les Conseils communaux des deux Villes sur un point : nous ne souhaitons pas que les mesures environnementales deviennent restrictives, mais qu'elles se limitent à l'incitation par divers avantages des entreprises qui souhaitent s'implanter et de ne pas freiner ces dernières dans leurs démarches.

Comme vous l'aurez compris, nous soutenons ce rapport et attendons avec impatience la continuité du développement de ce futur pôle économique d'importance que sera, à coup sûr, le Crêt-du-Loche. Je vous remercie.

M. Gabriel Gaffiot, PLR : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR du Loche a pris connaissance du rapport d'information des Conseils communaux, relatif au schéma directeur du Crêt-du-Loche.

Tout d'abord, nous aimerions remercier les deux Conseils communaux pour ce rapport d'information que nous trouvons très complet et détaillé.

Il est clair, pour le Groupe PLR, et nous pensons que vous le comprenez bien, que nous ne pouvons en aucun cas nous prononcer sur un rapport d'information, sur lequel nous n'avons aucune prise. Dès lors, nous sommes satisfaits que les Conseils communaux aient supprimé le vote de ce rapport d'information.

Nous avons cependant une question : Étant donné les surfaces qui sont prévues pour de nouvelles entreprises, nous pouvons imaginer un afflux de population nouvelle, ne serait-ce que pendant les heures de travail, mais on peut même l'envisager pour un transfert d'habitation. Est-ce que les infrastructures ont été revues, pour les développer, dans le but d'assurer une bonne qualité de vie des habitants ? Merci.

M. Philippe Kitsos, Verts : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Pour le groupe des Verts, le projet d'aménagement du Crêt-du-Loche est actuellement le projet intercommunal le plus important entre nos deux Villes. Il doit constituer le trait d'union manquant, tant de fois discuté. On se souviendra d'un autre hôpital unique qui aurait pu être construit au Crêt-du-Loche ou le centre aquatique appelé Biodôme.

C'est un trait d'union nécessaire entre nos deux Villes pour positionner de manière forte ces deux villes dans le cadre de notre canton, de la Suisse et de la France voisine. Ce projet est présenté comme une vitrine qui doit attirer, dans notre région, les meilleures compétences. Il doit donner envie de travailler et de rester vivre dans nos villes.

Malheureusement, force est de constater que le projet des Conseils communaux, dans le rapport d'information, ne donne, pour le moment, pas suffisamment envie. L'idée de grappes d'entreprises industrielles, dans la nature, n'est pas nouvelle. C'est un concept des années 1960, concrétisé notamment pas la plus grande technopole d'Europe, à Sofia Antipolis, dans la région de Nice, qui, sur 2'400 hectares, dont 1'500 d'espaces verts, forêts et garigues, recense 1'400 entreprises, 30'000 emplois, 5'000 étudiants et 4'000 chercheurs. C'est l'idée de fertilisation croisée de Pierre Lafitte. C'est aussi l'idée d'une époque, un peu révolue aujourd'hui, où l'on fuyait les centres-villes.

Certes, le projet de nos deux Villes n'a rien à voir avec la technopole de Sofia Antipolis, puisque les hectares concernés ne sont pas de 2'400, mais de 20. On est donc bien loin de ce gigantisme, mais l'idée est la même.

Pour les Verts, une idée des années soixante n'est pas forcément la plus novatrice en matière d'aménagement du territoire. Pour nous, l'aménagement du territoire du XXI^e siècle passe avant tout par la densification, la réutilisation et restauration de zones abandonnées ou désavantagées et l'évitement de toute prolifération urbaine, en obtenant des densités urbaines appropriées et en donnant la priorité aux friches industrielles sur les terrains situés en milieu urbain.

Toutefois, nous sommes conscients de la nécessité pour nos deux Villes d'avoir des réserves de grands terrains industriels. Nous sommes aussi conscients qu'en zone urbaines, les communes ne maîtrisent pas forcément la propriété de tous les terrains. Cependant, ce projet, qui est né-

cessaire pour garder des réserves de zones industrielles, ne doit pas être un blanc-seing pour un mitage du territoire.

Notre groupe est, dès lors, mitigé sur ce schéma directeur s'il se contente de reproduire un patchwork de zones industrielles.

A notre sens, ce rapport d'information manque d'éléments indispensables. Avant de procéder, dans le futur, à tout dézonage, il est impératif que les Conseils communaux préparent des plans précis (un plan d'environnement, un plan des mobilités, un plan des énergies, un plan de l'occupation des espaces). Un plan d'environnement doit indiquer précisément quel doit être le ratio de bâtiments construits en rapport avec les espaces verts et agricoles. Il est en effet important que, dans une zone favorable à l'agriculture, un tel plan soit établi, afin de permettre la poursuite de l'exploitation agricole de ces terrains. Mentionner que des allées d'arbres indigènes seront plantées est nettement insuffisant.

Ce problème de l'occupation de l'espace vert est déjà présent. Eut égard au projet lauréat, nous remarquons que des coulées vertes ont déjà disparu, par exemple à l'est de Cartier.

Un plan des mobilités doit être prévu. La mobilité ne peut pas être prévue de manière progressive, il faut une vue d'ensemble. Pour avoir un réseau performant de transports, il doit être planifié. Le rapport est, à cet égard, insuffisant. On nous indique que des projets sont à l'étude, mais rien n'est précisé, rien n'est révélé. Où seront ces itinéraires attractifs pour piétons et vélos ? Qu'en est-il des voies de bus ? Les Conseils communaux doivent intégrer que le but est d'éviter au maximum le transport motorisé individuel. On ne peut se permettre, dans un rapport d'information, d'avoir des termes comme *"il est prévu"* ou *"à terme"* ou *"des études de détails devront être élaborées"* ou *"la desserte doit être précisée"*. Ces termes doivent être bannis. Nous voulons du concret et des idées.

Sur le plan des énergies, nous sommes très satisfaits que, par exemple, le Conseil communal souhaite une grande qualité architecturale, en adéquation totale avec le paysage, ainsi qu'en réflexion avec les énergies qui pourraient être utilisées. Cependant, nous trouvons toujours regrettable que l'on ne puisse imaginer qu'un immeuble puisse être élégant en y associant des panneaux solaires. Nous ne comprenons pas pourquoi les panneaux solaires posent tant de problèmes dans notre région. Il faut conserver les espaces verts et ne pas créer des toitures végétalisées. Il ne s'agit pas d'imposer des prescriptions, comme on lit dans le rapport, que les toitures doivent être végétalisées. Mais, au contraire, il s'agit d'associer les entreprises, par le biais de leurs architectes, à trouver le concept le plus performant en matière d'énergie. Un immeuble peut très bien associer des panneaux solaires et des couvertures végétales. On peut même camoufler les panneaux solaires.

Nous prenons aussi acte, avec plaisir, de la volonté des Conseils communaux de vouloir faire vivre le site pendant et hors des heures des usines. Toutefois, nous aimerions avoir plus de précision à ce sujet, puisque l'absence de projet concret nous permet difficilement d'imaginer ces possibilités.

Nous ne comprenons pas pourquoi une partie des terrains ne seraient pas réservés en zone d'utilité publique, permettant d'allier d'autres activités en adéquation avec l'emploi, par exemple, la formation.

La région et nos deux Villes ne doivent pas oublier qu'il ne s'agit pas seulement de vouloir attirer des nouveaux emplois. On doit aussi penser à assurer la formation. A l'heure où la région de Franche-Comté poursuit une politique ambitieuse en matière de formation et d'emploi, il serait temps que notre région prenne aussi ses responsabilités en matière de formation. Il s'agit d'un principe de politique générale.

Ainsi, le groupe des Verts pense qu'afin que cet espace ne soit pas une simple zone industrielle, une réflexion plus approfondie sur les synergies possibles entre emploi, formation et recherche devrait être menée.

En conclusion, les Verts ont conscience de l'importance de ce projet pour l'avenir de notre région. Ils en prendront acte et approuveront les prochains rapports s'ils permettent véritablement d'inventer notre avenir. Je vous remercie.

M. Yannick Rappan, PS : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Trait d'union entre les communes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, la zone d'aménagement du Crêt-du-Locle tient une place stratégique dans la dynamique du canton de Neuchâtel en général, et des Montagnes neuchâteloises en particulier. Elle est même une des zones industrielles les mieux aménagées de Suisse, au niveau de la qualité et de la disposition des usines et des bâtiments. Contrairement à la décennie précédente, cette zone dégage aujourd'hui de l'allure et compile harmonieusement l'intégration industrielle et paysagère qu'il s'agit de préserver.

Dès lors, le groupe socialiste des Montagnes neuchâteloises a pris connaissance avec enthousiasme de ce rapport d'information qui fait état d'une réelle volonté urbanistique concertée, en planifiant un projet structurant et cohérent entre les deux villes du Haut. Nous avons également souligné la qualité du rapport, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, ainsi que cette volonté de travailler ensemble, sur le long terme, autour d'un projet commun. Ainsi, la zone du Crêt-du-Locle montre que les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle savent travailler ensemble sur des projets communs, dans la perspective d'une politique de rapprochement. Nous regrettons toutefois que, dans d'autres domaines, les collaborations ne soient pas aussi concrètes et abouties.

Si nous avons relevé la qualité urbanistique du site, nous attachons aussi une grande importance à l'identité de la zone et à son potentiel d'attraction pour la population. Nous nous réjouissons ainsi qu'en page 5, il soit fait état de "*la volonté de faire vivre le site pendant et hors les heures d'ouverture des usines*". Ici réside un réel défi pour la zone. Y verra-t-on se développer un centre culturel ou une salle de concert, par exemple ?

Comme les processus consultatifs auprès de la population ont aujourd'hui un certain succès, pourquoi ne pas consulter l'avis des citoyens des deux villes à ce sujet ? Le groupe socialiste accorde également une importance particulière à l'accessibilité du site via la mobilité douce, qu'il s'agira de valoriser par le biais de ce schéma directeur. Que se soit depuis le Locle ou La Chaux-de-Fonds, nous nous réjouissons de pouvoir rejoindre le Crêt-du-Locle à vélo, à toute sécurité.

Nous nous permettons également de rendre attentifs les Conseils communaux sur la problématique de la maîtrise du sol pour les dizaines d'années à venir. Comme le terrain n'est pas en abondance, si on industrialise la zone du Crêt-du-Locle, la difficulté sera de trouver d'autres terrains d'aménagement. Par conséquent, une attention particulière doit être faite à ce niveau-là.

Le groupe socialiste prend finalement acte avec satisfaction de ce rapport d'information, tout en se réjouissant de suivre l'évolution des démarches. Le site du Crêt-du-Locle a ainsi toutes les cartes en main pour devenir un pôle économique d'importance, connu et reconnu, dans l'Arc jurassien franco-suisse. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les Conseils communaux du Locle et de La Chaux-de-Fonds ont souhaité vous informer car le projet de schéma directeur du Crêt-du-Locle arrive en phase finale d'élaboration. En 2007, nous avions un projet lauréat, appelé *Golden Green Valley* et, depuis 2007, ce projet a fait des allers et retours entre le Service de l'aménagement du territoire et les Villes, les Services d'urbanisme des deux Villes et la commission intercommunale d'aménagement du territoire. Celle-ci a été saisie à quatre reprises d'informations concernant ce rapport.

L'objectif de ce schéma directeur du Crêt-du-Locle est bien de créer une zone industrielle de haut standing, de très grandes qualités. Tout d'abord la qualité industrielle, puisque nous souhaitons voir s'implanter des fleurons de notre industrie. Nous avons tout à fait conscience, M. Rappan, de la rareté du sol, du fait que le sol ne soit pas infini et que cette zone industrielle accueillera des entreprises ces 20, voire 30 prochaines années. Au-delà, il est impossible de savoir comment elle pourra se développer, si le besoin s'en fait sentir.

Nous souhaitons accueillir des entreprises à haute valeur ajoutée du point de vue technologique, du point de vue de la diversité, et, dans des cas exceptionnels, du point de vue du nombre d'emplois. Aujourd'hui, les entreprises installées sur la zone du Crêt-du-Locle sont des fleurons : Greubel Forsey, Patek Philippe, Cartier, Jaquet-Droz, des sous-traitants de l'envergure de l'entreprise Fehr.

Au-delà de cette qualité industrielle, nous souhaitons conserver la qualité paysagère. Elle est assurée par le fond de la vallée, par les coulées vertes. J'ai entendu ici ou là quelques reproches parce que l'on ne densifiait pas plus avant. Mais, vous aurez remarqué que ces coulées vertes sont notamment faites de zones de captation des eaux. Ce sont donc des zones inconstructibles.

Au-delà de la qualité paysagère, il y a la qualité architecturale. Elle est assurée par des règles du PRAC. Par exemple : 80% de places de parc enterrées, la végétalisation des toitures (que certains semblent remettre en cause, mais dont le principe a été accepté par le Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds). Cette qualité architecturale vient d'une saine émulation entre les entreprises, qui souhaitent toutes avoir une vitrine plus belle que la vitrine voisine, mais une vitrine qui s'accorde avec la vitrine voisine et une saine émulation entre les architectes, qui se passionnent par leur mandat, lorsqu'il s'agit de construire, au Crêt-du-Locle. Quand nous discutons avec ces architectes, qui éprouvent une véritable fierté de pouvoir mettre leur patte sur la zone industrielle du Crêt-du-Locle, c'est, pour nous, une très grande fierté.

Il y a également la qualité écologique. Mais, tout n'est pas prêt, M. Kitsos. Nous réfléchissons encore et je ne peux pas vous dire aujourd'hui exactement ce que sera demain. Nous souhaitons prôner le photovoltaïque, mais ce dernier relève de l'initiative privée. Nous ne pouvons pas l'imposer. Certaines entreprises jouent magnifiquement le jeu. C'est le cas notamment de l'entreprise Patek Philippe. Nous n'avons aucun problème avec le photovoltaïque en zone du Crêt-du-Locle. Ce n'est pas du tout la même question qu'au centre-ville de La Chaux-de-Fonds. Et, je suis tout à fait d'accord avec vous, le photovoltaïque se marie très bien avec des toitures végétalisées ou, parfois, si le photovoltaïque est d'importance, il s'agit, pour nous, de renoncer à la première idée de végétalisation de la toiture.

Nous souhaitons aussi, à proximité de la zone du Crêt-du-Locle, développer une grande centrale photovoltaïque. Nous sommes en train d'étudier la pertinence de la géothermie profonde en zone du Crêt-du-Locle. Nous souhaitons aussi défendre une image de marque, et les entreprises sont d'accord avec ce principe là, qui va dans le sens de l'écologie et de la durabilité.

Un élément est essentiel pour gérer le développement de la zone du Crêt-du-Locle, c'est la maîtrise foncière. C'est dans cette perspective que

nous avons créé à La Chaux-de-Fonds, au Service économique, un pôle foncier. Évidemment, si nous maîtrisons le sol, cela nous permettrait, immédiatement, d'être dans la densification que vous souhaitez et que nous souhaitons également, plutôt que de voir des entreprises "*jetées ici ou là dans le paysage*". Malheureusement, nous ne maîtrisons pas le sol. Si nous le maîtrisons, nous pourrions développer la zone industrielle harmonieusement et de manière densifiée, de l'est vers l'ouest. Mais, nous ne maîtrisons pas encore suffisamment le sol pour pouvoir assurer ce développement.

Cela dit, il s'agit de ne pas geler le développement parce que nous ne maîtrisons pas le sol. Lorsqu'une entreprise souhaite s'installer, elle s'installe dans le meilleur terrain à disposition.

Vous souhaitez, M. Ummel, de la densification et une limitation du périmètre urbain. Vous avez tout à fait raison, nous partageons complètement cette vision des choses. Il y a visiblement une mécompréhension du travail que nous faisons sur le schéma directeur du Crêt-du-Loche car il est, à nos yeux, l'outil nécessaire pour la densification, pour la limitation du périmètre. Il n'y a aucune contradiction.

Je vous ferais remarquer que la qualité, dont je parlais tout à l'heure, est reconnue sans ambiguïté par les milieux économiques qui s'installent au Crêt-du-Loche, par ces plus belles marques horlogères. C'est, pour nous, quelque chose de très important. J'aime autant vous le dire tout de suite, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds et le Conseil communal du Loche n'imaginent pas revoir leur copie.

Au-delà de la maîtrise foncière, il y a la question des compensations. Vous savez qu'en mars 2014, la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire entrera en vigueur. Il s'agira de trouver des compensations. Il y a le stand de tir et toute la partie des Défricheurs. Cela représente environ 70'000 m² qui passeront en zone industrielle. Nous compenserons par des retours en zone agricole et en zone de verdure. Mais parfois, et cela devrait aussi vous rassurer, en reportant les droits à bâtir sur le terrain d'à côté. C'est une manière de faire que la loi nous permet et, même si vous avez une coulée verte, il y aura densification car les droits à bâtir sont reportés sur la parcelle d'à côté.

Nous devons aussi, à terme, dézoner *ouest Menées*. Dans ce cadre-là, nous avons la chance de ne pas avoir besoin de compensation car *ouest Menées* est en zone d'utilité publique. Mais, malheureusement, nous ne maîtrisons pas le sol dans cette partie de la zone du Crêt-du-Loche.

Vous êtes nombreux à avoir évoqué la question des transports, notamment M. Favre. Les transports de la zone industrielle du Crêt-du-Loche représentent pour nous une préoccupation constante. Nous nous sommes battus pour que la ligne N°5 existe, la ligne *Gare/Tourbillon*. Aujourd'hui, cette ligne propose des bus toutes les 20 minutes à 6h00, 7h00, 8h00,

16h00, 17h00, 18h00. Mais, il y a des moments dans la journée où cette ligne ne propose pas de bus à 20 minutes. Mais nous n'avons pas encore réussi à inciter suffisamment les travailleurs à utiliser cette ligne qui ne fonctionne pas exactement comme nous le souhaiterions.

Nous sommes en train de négocier la prolongation de cette ligne pour 2014, parce que c'était une ligne à l'essai, à moitié à la charge de la Ville et à moitié à la charge du Canton. Cela dit, nous étudions une autre ligne : *Gare du Crêt-du-Loche/Tourbillon*, aller-retour, afin de garantir une meilleure synergie avec le rail. Tourbillon se trouve vers l'entreprise Jacquet-Droz. C'est en négociation avec TransN mais, dans l'idéal, nous aimerions que cette ligne puisse entrer en vigueur dans le courant 2014, pour remplacer la ligne N°5.

Au-delà de cela, nous entreprendrons, en 2014, une étude d'un chemin piétonnier reliant la gare du Crêt-du-Loche à Tourbillon. Cette étude donnera lieu à une réalisation de ce chemin piétonnier en 2015.

Je suis obligé de vous le dire, M. Favre, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds a décidé d'abandonner la route des Menées car la pente est trop forte pour que les bus de TransN puissent passer. La pente est à 14% et il faudrait une pente à 11%. Pour réaliser cette route, il s'agirait de créer une butée de 3.5m de haut, pour quelques centaines de milliers de francs. Le Conseil communal ne souhaite pas que cette zone du Crêt-du-Loche, de grande qualité, soit défigurée par cette butée. Nous cherchons d'autres solutions. Cela dit, évidemment, quand *ouest Menées* (dans un horizon de 10 ans) sera dézonée, fera partie intégrante de la zone industrielle, nous n'aurons plus ce problème car la route des Menées fera simplement un virage par les industries qui viendront s'installer.

Par ailleurs, nous sommes dans l'attente des résultats d'une étude sur la mobilité interentreprises. Lorsque nous les aurons, nous souhaitons, en bon partenariat avec les entreprises, pouvoir prendre des décisions et trouver des solutions.

Le développement, sur 20 ou 30 ans de la zone du Crêt-du-Loche amènera des emplois. L'année passée, à La Chaux-de-Fonds, 1'000 emplois ont été créés. C'est extraordinaire. Cela amènera des habitants. L'année passée à La Chaux-de-Fonds, nous avons eu un gain de 450 habitants. Il y a aussi eu un gain au Loche, mais je ne connais pas exactement les chiffres. Aujourd'hui, nous réfléchissons à toutes nos infrastructures dans la perspective d'une ville de 41'000 habitants. Parfois, cela nécessitera d'en créer de nouvelles ou de les agrandir. C'est un objectif que nous atteindrons vraisemblablement d'ici un certain nombre d'années.

Concernant la question de la diversité d'activités dans la zone du Crêt-du-Loche, vous demandez s'il ne faudrait pas une zone d'utilité publique. Sachez qu'une partie des terrains sera zonée en zone d'utilité publique. Vous aurez l'occasion de voter ce rapport au Conseil général de La Chaux-de-Fonds d'ici quelques mois. Ce sont les 3'000 ou 4'000 m² à Crêt-

du-Locle 9, là où la Ville possède déjà un bâtiment. Nous ne savons pas encore quelles activités prendront un jour place à côté de la Gare, dans cette surface : crèche, structure d'accueil, quelque chose en lien avec l'énergie, la géothermie profonde, un hôtel, un restaurant, de la culture, discothèque, salle de concerts ? Pourquoi pas, mais pour l'instant nous ne savons pas. C'est aussi ça l'aménagement du territoire : réussir à comprendre qu'il y a une nécessité d'avoir de la zone d'utilité publique, sans savoir exactement ce qui viendra prendre place. Pour l'instant, je n'en sais fichtre rien.

Séance levée à 22h50

La Chaux-de-Fonds

La présidente :
Sarah Blum

Le secrétaire :
Shaip Imeri

La secrétaire-rédactrice :
Sylvia Ruchat

Le Locle

Le président :
Raphael Resmini

La secrétaire :
Pascale Batlogg Gaffiot