



Séance constitutive du Conseil général

Lundi 29 août 2016, 18h30

Salle du Conseil général, Hôtel-de-Ville

Procès-verbal

Présidence : Marc Schafroth (UDC)

Quarante Conseillères générales et Conseillers généraux sont présent(e)s.

Présent(e)s : Belo Maria, Blanc Pierre-Yves, Blum Sarah, Borel Pierre-Alain, Boukhris Karim, Brechbühler Thierry, Brossard Carmen, Bühler Pascal, Can Oguzhan, Christen Jean-Denis, Curty René, Deschenaux Sven, Erard Monique, Erard Nathan, Erard Sven, Favre Andy, Favre Lionel, Fivaz Blaise, Fraga Manuel, Frutschi Marc, Gagnebin Monique, Haldimann Cédric, Jeandroz Françoise, Jobin Patrick, Lalive Jean-Emmanuel, Lièvre Assamoi Rose, Locatelli Silvia, Monard Anne, Morel Yves, Moser Claude-André, Othenin-Girard Michaël, Payot Daniel, Schafroth Marc, Schneeberger Marina, Spoletini Giovanni, Steudler Adrien, Strub Yves, Ummel Ayfer, Ummel Christophe, Vaucher Alain

Excusé(e)s : Vurucu Inan

Le Conseil communal siège *in corpore*.

M. Yves Strub, Président provisoire : Madame la Présidente du Conseil communal, Madame la conseillère communale, Messieurs les conseillers communaux, Madame la Chancelière, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, Mesdames, Messieurs nos collaborateurs, chères concitoyennes, chers concitoyens.

Bienvenue à cette première séance, à ce Conseil constitutif du 29 août 2016 pour la nouvelle législature 2016-2020. Surtout, un bienvenu bien chaleureux à nos nouveaux élus, qui rentrent dans cette chambre pour la première fois.

Je vous rappelle qu'après la séance constitutive, il y aura quand même une séance de travail, avec des rapports que vous connaissez, qui vous ont été présentés et que nous essayerons d'avancer assez rapidement en raison de la deuxième partie de la soirée.

Je cède la parole à la Présidente du Conseil communal, Mme Sylvia Morel.

Mme Sylvia Morel, Présidente du Conseil communal, Finances, économie, ressources humaines et espaces publics : Merci. Madame et Messieurs les conseillers communaux, Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, Madame la Chancelière, Monsieur le représentant de la presse.

J'ai l'honneur ce soir en tant que Présidente du Conseil communal d'ouvrir cette séance constitutive de la législature 2016-2020. Formellement, je constate que cette séance a été régulièrement convoquée, et je vous informe que la Chancelière assistera à nos séances et est à votre disposition pour toute question relative au fonctionnement du Conseil général. Elle tient à votre disposition les procès-verbaux des élections communales, les procès-verbaux de la commission de répartition, la feuille officielle contenant le résultat des élections, les arrêtés du Conseil communal validant les élections du Conseil général et du Conseil communal, ainsi que les arrêtés proclamant élus conseillers généraux Mme Carmen Brossard, suppléante de la liste du parti socialiste, Mme Françoise Jeandroz, suppléante de la liste du Parti Ouvrier Populaire, ainsi que MM. Oguzhan Can, suppléant de la liste du parti socialiste, Daniel Payot, suppléant de la liste du parti libéral radical, Jean-Denis Christen et Manuel Fraga, suppléants de la liste de l'Union Démocratique du Centre, en remplacement des cinq membres du Conseil communal élus et du désistement de M. Jean-Charles Legrix.

En préambule, j'aimerais remercier notre Président du Conseil communal sortant, M. Théo Huguenin-Elie, qui nous a représenté pendant 14 mois, la fin de la législature étant pour le moins compliquée, et la mise en place des nouvelles autorités sans cesse reportée.

Je ne sais pas combien de discours et interventions il a dû faire durant sa fonction, mais je suis certaine que le chiffre doit être impressionnant. Heureusement qu'il aime bien cela et qu'il rédige ses discours avec brio.

Un grand merci Théo pour ton engagement.

APPLAUDISSEMENTS

Après bon nombre d'incertitudes, le Conseil communal a pu se constituer le 21 juillet, mais il n'est entré en fonction que le 1^{er} août, et s'est réuni pour la première fois le 10 août. Dès lors, si nous respectons les délais pour convoquer le Conseil général, nous aurions pu vous convoquer une semaine plus vite, mais bon nombre d'entre vous auraient été informés au retour des vacances seulement. Dès lors, il nous a semblé plus raisonnable de garder la date du 29 août pour mettre en place les autorités et de siéger immédiatement.

Comme vous avez pu le remarquer, la soirée risque d'être longue, puisqu'à l'issue de notre séance, une petite fête est organisée par l'UDC en l'honneur de leur Président, qui va être nommé tout à l'heure. Comme première séance du Conseil général, vous aurez une mise en bouche, une entrée, un plat de résistance et un dessert, de quoi vous souvenir de cette soirée.

En tant que Présidente du Conseil communal, je vous souhaite beaucoup de plaisir dans votre fonction. Notre législatif est composé de 24 anciens membres et de 17 nouveaux élus.

Permettez-moi de vous parler du fonctionnement du Conseil général, qui mérite d'être également rappelé aux anciens conseillers généraux. Etre conseiller général permet de connaître les dossiers différemment qu'au travers de la presse et des différents cafés que vous fréquentez. C'est une tâche qui va vous prendre du temps, mais qui vous apportera beaucoup de satisfaction, j'en suis sûre, moi qui baigne dans la politique depuis 35 ans. Cela implique aussi de prendre des responsabilités. Il n'est plus possible de dire "*Il faut faire ainsi*", "*Y a qu'à*", etc. Si vous souhaitez que notre législatif puisse traiter beaucoup de dossiers, soyez concis dans vos interventions, allez à l'essentiel, ne résumez pas les rapports, nous les avons tous lu. Le Conseil communal devra aussi s'efforcer de restreindre son temps de parole, et le futur président nous rappellera tous à l'ordre si nous nous égarons, lui qui connaît le règlement du Conseil général sur le bout des doigts.

La situation financière de la Ville est extrêmement préoccupante. Les recettes fiscales dégringolent, des réformes cantonales touchant nos recettes et nos charges sont en cours. Nos dépenses se réduisent, mais pas suffisamment, et l'Etat nous somme d'adapter notre train de vie. Je ne vais pas alourdir le tableau ce soir, mais mon message est le suivant :

durant la campagne électorale, tous les partis ont établi un programme qu'ils souhaitent mettre en place en fonction de l'idéologie de chacun. Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, il va falloir que tous les partis mettent de l'eau dans leur vin.

Nous souhaitons tous donner un nouvel éclat à la ville de La Chaux-de-Fonds. Notre but est de la faire rayonner dans toute la Suisse. L'objectif final est le même pour chacun d'entre nous. Pour atteindre ce but, il faudra accepter les remises en question fondamentales, douloureuses pour tous, mais nécessaires pour se reconstruire. Après l'orage, le beau temps revient toujours. Le problème, c'est la durée. La conjoncture économique très mauvaise en ce moment va-t-elle durer ? Personne ne le sait, il faut donc s'adapter. Nous aurons des discussions difficiles dans les commissions dans lesquelles vous allez siéger. Il faudra absolument trouver des compromis. Les décisions doivent se prendre à une très forte majorité si l'on veut pouvoir les mettre en place.

Durant cette législature, les référendums, initiatives ou motions n'ont pas leur place. Ce genre d'intervention prend énormément de temps à notre administration. Nous devons être pragmatiques, efficaces et aller à l'essentiel pour pouvoir se restructurer. Si vous avez une bonne idée ou des demandes, parlez-en au sein des commissions que vous fréquentez. Vous aurez des réponses plus rapidement et si les suggestions sont intéressantes, elles peuvent se mettre en place rapidement.

Il est important aussi que les partis aient des liens étroits avec leurs commissaires. Ceux-ci doivent être présents lorsqu'ils sont convoqués et faire part aux conseillers généraux des points traités et des décisions prises. Les commissions sont utiles si l'on fonctionne ainsi. Par contre, si le Conseil général prend des décisions inverses de celles des commissaires, il est évident que nous travaillons dans le vide. Ces dernières années, tous les partis ont eu des difficultés à faire respecter ce principe. Du coup, les débats au Conseil général s'allongeaient, et des décisions pas forcément mûrement réfléchies ont été prises. Dans ces cas-là, il y a forcément des gagnants et des perdants. Du coup, des contentieux se développent, et l'intérêt de la ville est perdu de vue.

Ce que je vous demande ce soir est inhabituel. J'aimerais que chacun mette un peu de côté son étiquette politique. Il y a bientôt des élections au Grand Conseil, mais cela ne doit pas influencer les débats de notre Conseil. Nous travaillons au redressement financier de la Ville de La Chaux-de-Fonds, au développement de son attractivité pour nos concitoyens, mais aussi pour les citoyens suisses, pour qu'ils viennent s'établir chez nous. Gardons bien tous cela en vue. Trouvons la voie qui nous rassemble tous pour faire grandir notre ville. Trouvons des idées qui permettent de créer des nouvelles recettes autres que des impôts et des taxes. Communiquons positivement sur notre ville, faisons parler de nous dans la presse suisse sur des sujets innovants. Une nouvelle génération de

politiciens est en place. Un livre se ferme, une nouvelle page s'écrit. C'est tout ce que je souhaite pour notre commune. Soyons fiers d'être chauds-fonnniers !

Je vous remercie de l'attention que vous avez porté à ces quelques mots et vous souhaite une première séance intéressante, respectueuse de chacun et conviviale en fin de soirée.

APPLAUDISSEMENTS

J'appelle maintenant le doyen de votre autorité, M. Strub, qui est déjà là, à occuper provisoirement le siège présidentiel, ainsi que les benjamins Andy Favre, Lionel Favre et Adrien Steudler à occuper respectivement les sièges de secrétaire et de scrutateurs, afin que votre autorité puisse se constituer et commencer ses travaux.

M. Yves Strub, Président provisoire : Avant de céder la place au nouveau Président de cette année au Conseil général, je vais demander aux partis quelles sont les personnes qui ont été élues pour remplir les postes suivants.

Election du Bureau du Conseil général pour l'année 2016-2017

Président :	Marc Schaforth (UDC)
1 ^{ère} Vice-Présidente :	Maria Belo (POP)
2 ^{ème} Vice-Président :	Yves Strub (PLR)
1 ^{er} secrétaire :	Oguzhan Can (PS)
2 ^{ème} secrétaire :	Monique Erard (Verts)
Scrutatrice :	Monique Gagnebin (PS)
Scruteur :	Alain Vaucher (PLR)

M. Yves Strub, Président provisoire : Une fois que j'aurai dit quelques mots, ces différentes personnes prendront la place sous la houlette du nouveau Président, qui sera M. Marc Schaforth.

Chers concitoyens, chères concitoyennes. La séance constitutive du Conseil général appelle le doyen de cette respectable Chambre à un instant fugace de lumière. Votre serviteur vous remercie de l'honneur qui lui est fait en espérant en être digne.

Peu convaincus que le grand âge soit la garantie de la sagesse, nous admettons, au moins, qu'il sert de mémoire pour rappeler que l'écoute attentive, l'analyse prudente, le débat constructif et le respect mutuel sont les fondements du progrès dans l'histoire humaine. L'épouvantable Seconde Guerre mondiale fit naître le droit international, acquis civilisationnel contre l'arbitraire et la tyrannie, en cherchant à garantir nos droits individuels en tous lieux et en tout temps, sans distinctions.

La dignité de la démocratie vit d'abord ici, dans cette Chambre communale et, par extension, dans les instances cantonales, confédérales, européennes et internationales. Les droits inaliénables de chaque citoyen, en tant qu'individu, ne sont développés et protégés que par le débat honorable dans le respect des institutions et des personnes, à la recherche d'un consensus responsable, en bannissant toute violence.

La compréhension fine du pouvoir démocratique a trouvé sa définition moderne dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, inspirée de la constitution de la Révolution américaine. De Platon à Max Weber, le rapport politique s'est défini par la domination des gouvernants sur les gouvernés, par le commandement et par l'obéissance. C'est le pouvoir de l'homme sur l'homme, définition intolérable dans une démocratie moderne conçue par les philosophes politiques depuis 1945.

Les totalitarismes du XX^{ème} siècle ont pulvérisé les concepts de l'Etat pour forger une définition clarifiée de la démocratie. La violence des gouvernants, illustrée par la tentation totalitaire, ne possède plus de justification crédible. Il est de bon ton de les condamner publiquement ; cependant, cette mode bien-pensante camouffle un avatar de cette violence : la pensée unique. Cette dernière perpétue insidieusement une culture de l'oppression et de la violence, d'un pouvoir abusif sur autrui. L'invasion du monde digital et numérique, aux mains de quelques-uns, en illustre un aspect.

Le pouvoir doit donc se comprendre comme une non-violence, soit l'aptitude de l'individu à agir collectivement de manière concertée, sans devenir une propriété individuelle. Ce pouvoir en commun représente une autorité consentie mais elle ne perdure que si cette autorité n'est pas divisée. Lorsque l'accord entre les partenaires politiques s'éclipse ou s'amenuise, alors le champ s'ouvre à la violence. L'avènement d'une société démocratique, tant politique que sociale, entend le refus de la contrainte violente, l'association volontaire, la participation décisionnelle collective, le débat public et les institutions constructives adaptées à la résolution non-violente des conflits qui forment le tissu des affaires humaines.

Cela permet de distinguer le pouvoir des réalités voisines, telles la puissance, la force, l'autorité et la violence. Le pouvoir n'est pas *un* pouvoir : il correspond à l'aptitude de l'homme à agir, mais de façon concertée, en commun, sans division, une fois le consensus posé. Cette optique mérite une profonde réflexion dans notre République cantonale où la force, ou même les coups de force, prennent le pas sur la concertation réellement démocratique dans les groupes de pilotage institutionnels, au profit des forces politiques, technocratiques et bureaucratiques.

Quand le pouvoir consenti tend à se perdre, qu'il se hiérarchise, le champ est libre pour que la violence le détruise, mais à son tour, la violence ne peut engendrer le pouvoir légitime. Quand ce nouveau pouvoir

insurrectionnel, d'une personne, d'un groupe ou d'une foule, trouve en lui-même sa propre fin et qu'il n'a plus besoin de justification, même s'il propose une finalité raisonnable, il n'est pas légitime. Le pouvoir, qui est l'ordre des fins, même sans justification, ne peut se passer de l'indispensable légitimité. La soumission n'est pas un credo et l'appréhension de l'essence du pouvoir ne confond pas le règne du droit et le commandement. La domination ne formule aucun accès raisonnable à l'exercice de la vie sociale, à la direction des affaires publiques, au fonctionnement des institutions politiques, soit aux problèmes humains dans toute leur authentique diversité.

L'autorité, qui détermine l'action, n'est reconnue efficace que dans la mesure où elle intègre une réelle pluralité, sachant que tous les humains sont égaux mais sans être identiques. Sans le savoir, ou sans l'avouer, l'autorité abusive fantasme sur le citoyen cloné, condition première pour que toute action conçue aboutisse selon le projet initial. Cependant, la pluralité de l'action humaine, forgeant des actions dans le réseau d'autres actions, n'aboutit jamais à un but originel et l'action politique reste imprévisible, par la pluralité même qui fait sa condition. L'oublier engendre la violence, ou, la plus efficace d'entre elles, la résistance passive, destructrice à terme.

Se lier, s'associer, se promettre et signer un contrat pose le modèle de la citoyenneté contemporaine et du pouvoir moderne destiné à perdurer. Les promesses consenties nous tournent vers le futur et assurent la constance dans un monde parfois anarchique et imprévisible. L'autorité constituée se caractérise essentiellement par la reconnaissance de ses pairs et des citoyens, avec le respect pour garantie. Toute violence faite à ce paradigme engendre le mépris, dont l'arme est le rire. Aristote appelle cela la mise en commun des paroles et des actes. Pour Hannah Arendt, le pouvoir politique, fugace et précaire, est sommé de trouver dans le consentement instaurateur véritable le moyen de sa pérennité et de sa légitimité.

Pour chacun de nous, vieux routiers ou jeunes pousses, notre sincérité, nos passions, nos idéaux, nos volontés et nos actions, questionnent : premièrement, comment le pouvoir concerté doit-il s'organiser, susciter les institutions, diriger son action et convaincre afin de conserver ses fondements ? Deuxièmement, comment agencer et conduire sa parole et son action afin de respecter le pouvoir non-violent accordé et de tracer en commun les voies de l'avenir ? Troisièmement, comment assurer la durée de la légitimité indispensable malgré les vents contraires et l'imprévisible ?

Les défis de la nouvelle Chambre sont anciens et cependant renouvelés, souvent difficiles, parfois lassants mais certainement passionnants pour les esprits libres. Je vous souhaite bons vents et bonne route, et remets ma place à Marc Schafroth.

APPLAUDISSEMENTS

Mise en place du bureau.

M. Marc Schafroth, Président : Mesdames les conseillères générales, Messieurs les Conseillers généraux, Madame la Présidente du Conseil communal, Madame la conseillère communale, Messieurs les conseillers communaux, Madame la Chancelière, Madame la rédactrice des procès-verbaux, Monsieur le preneur de son – pour la lumière, il semble que je m'en occuperai depuis ici – chère maman, chère famille, chers amis, Messieurs les représentants de la presse.

Pour la seconde fois depuis le début de mon engagement politique, j'ai l'immense honneur et le grand plaisir de monter au perchoir de notre Conseil. La première fois était en 2010-2011. Depuis 1940, seules deux personnes ont ainsi occupé ce siège à deux reprises : M. Maurice Jeanneret, du parti socialiste en 1947-1948 puis en 1959-1960 et M. Maurice Vuilleumier, du Parti Ouvrier Populaire, en 1949-1950 puis 1959-1960.

Permettez-moi de commencer par les remerciements. Je tiens tout d'abord à remercier la population qui nous a témoigné sa confiance en se rendant aux urnes le 5 juin dernier pour nous élire ou réélire, et plus personnellement, de m'avoir renouvelé sa confiance. Puis je souhaite vous remercier toutes et tous pour cette nouvelle élection à la présidence du législatif de notre Ville, remerciements également à mon groupe politique qui m'a, une seconde fois, conduit à cette fonction, me témoignant ainsi sa confiance et sa gratitude. Puis, je tiens à remercier mes amis qui m'ont adressé des témoignages touchants, que j'ai fortement appréciés.

Puis dans un registre plus personnel, je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à ma maman grâce à qui je suis arrivé à un parcours de vie magnifique, avant de connaître quelques turbulences involontaires mais malheureusement bien là. Tu as toujours été là pour ta famille et tu suis fidèlement et avec intérêt mon chemin politique. Il est donc normal que je te remercie du plus profond du cœur sans oublier d'adresser un petit clin d'œil à mon père, car je sais que comme moi, tu penses chaque jour à lui, mais plus fort encore ce soir, car de là où il est, il doit être fier.

Nous voici à l'aube d'une nouvelle législature et j'insiste là-dessus car ce que je souhaite pour nous toutes et tous, mais avant tout pour notre population, c'est que nous ne fassions pas face à l'avenir mais que nous avançons avec l'avenir, en regardant loin devant, même si celui-ci n'est pas encore des plus paisibles. Seul le présent et l'avenir sont importants, le passé, c'est fait, on ne peut plus le changer, donc inutile de s'attarder dessus.

Alors je vous invite à faire comme moi ce soir, à fermer les yeux – je vais les garder ouverts pour ne pas louper une ligne – un instant et imaginer que nous fermons le livre du passé et ouvrons celui d'aujourd'hui, puis nous allons parcourir les pages ensemble, en y associant la population de notre ville.

La tâche qui nous attend pour cette nouvelle législature est extrêmement importante. Nous devons lutter pour maintenir la tête hors de l'eau, nous devons lutter pour que le Conseil d'Etat se rappelle que nous sommes là et que nous entendons nous défendre et défendre l'honneur de notre Ville déjà trop mis à mal par des décisions inadmissibles et méprisantes. Nous devons nous montrer intransigeants afin que le gouvernement cantonal nous respecte comme nous le méritons, car la Ville de La Chaux-de-Fonds a sa place, et pas n'importe quelle place. La volonté d'unifier le canton doit se faire avec nous, mais pas au prix d'un mépris indigne d'un gouvernement cantonal. Nous devons nous montrer responsables et être à la hauteur de ce que les citoyennes et les citoyens de La Chaux-de-Fonds attendent de leurs autorités, ce dès maintenant et jusqu'à la dernière minute de notre mandat. La tâche sera rude, mais nous ne devons pas baisser les bras et encore moins accepter le dictat de l'Etat.

Pour les mois qui viennent, j'ai l'intention de poursuivre les rencontres avec notre jeunesse afin de la sensibiliser à la chose publique. Je souhaite aussi que le Bureau du Conseil général soit plus disponible et plus proche de la population, en allant à sa rencontre en dehors des bancs partisans habituels lors d'élection ou de votations, et j'ai également la ferme volonté de faire subir un lifting à notre Règlement général, qui semble en avoir bien besoin. Pour cela, j'espère pouvoir compter sur l'appui du Bureau et surtout sur l'appui important de notre Chancelière qui, je le crois, partage cette idée.

Au risque de me répéter, je vais rappeler ce que je disais en mai 2010 lors de ma première accession au perchoir : *"Nous avons la chance de vivre dans une ville agréable. Mi-ville, mi-campagne, nous sommes à proximité de toutes les commodités que l'on peut souhaiter et dont nous avons besoin dans notre quotidien, tout en ayant la chance d'avoir à proximité de grandes et belles étendues campagnardes."* Alors soyons fiers de ce privilège que toutes les villes ne connaissent pas et qui est si important pour le bien-être de chaque personne.

Cette législature 2016-2020 s'ouvre avec 17 nouvelles personnes au sein du législatif, soit un renouvellement de plus de 41%. Pour certains, c'est un début et un saut dans l'inconnu. Pour d'autres, c'est le retour dans les rangs de notre hémicycle. Je tiens à leur souhaiter la cordiale bienvenue et d'avoir beaucoup de plaisir à siéger, même si parfois la tension monte si haut que la chaleur de la salle en devient étouffante.

Puis j'adresse mes félicitations aux membres de l'exécutif, dont le renouvellement est de 60%. Mais ce qui est rassurant, c'est que le 100% connaît bien cette salle, que ce soit de face ou de dos au perchoir.

Ce soir, je suis certain que nous allons prendre le large sur le bateau de cette législature et que tous ensemble, nous traverserons cette aventure avec dans l'esprit l'intérêt de défendre notre Ville, chacune et chacun avec ses convictions mais toujours pour le bien de notre collectivité, et de redonner confiance à celles et ceux qui ne croient plus à l'engagement politique. Pour cela, nous allons nous mettre au travail tout soudain avec le passage de quatre rapports, et j'aurai le plaisir de donner la parole au groupe UDC dès la fin de nos travaux pour les informations nécessaires à la suite de la soirée.

Vive la Ville de La Chaux-de-Fonds, vive nos institutions et que cette législature soit marquée par la réussite et le bon sens. Je vous remercie.

APPLAUDISSEMENTS

M. Marc Schafroth, Président : Avant d'attaquer le vif du sujet, quelques communications.

A l'entrée de la salle, vous trouverez le fascicule n°2 du quartier Le Corbusier, il y en a pour chaque conseillers généraux, et je ne sais pas s'il y a du reliquat. Oui, le Conseil communal m'en assure. Oui, donc vous pourrez vous servir à la sortie.

Je rappelle aux conseillères et conseillers généraux de ne pas oublier de signer la liste de présence, sans quoi même si vous êtes intervenu vous serez marqué absent.

Interpellation urgente interpartis

Questions posées en avril au Conseil d'Etat à propos d'HNe

En avril 2016, M. le Conseiller d'Etat en charge de la santé est venu présenter devant les Conseils communaux du Locle et de la Chaux-de-Fonds et une délégation très importante du Conseil général des deux villes son projet concernant la répartition spatiale envisagée au futur pour HNe. Cette rencontre entrait dans le cadre d'une concertation générale ayant pour but d'aider le Conseil d'Etat à présenter un projet au Grand Conseil qui tienne compte de l'avis des milieux et régions concernés.

Lors de cette réunion nous avons fait part de toute une série de préoccupations, notamment sur la faisabilité financière du modèle proposé par HNe. Nous avons posé un certain nombre de questions essentielles. M. le Conseiller d'Etat nous a répondu qu'il n'était pas en mesure d'y répondre encore à ce moment-là. Il nous a demandé de le les lui envoyer, ce que nous avons fait immédiatement. Il nous a confirmé qu'il y répondrait.

Entretemps, apparemment sans tenir compte de toute la problématique que nous avions évoquée, le Conseil d'Etat est allé de l'avant dans son projet.

Nous prions le Conseil Communal de la Chaux-de-Fonds, en collaboration avec celui du Locle, de demander au Conseil d'Etat qu'il nous apporte au plus vite les réponses aux questions que nous avons posées.

Ne pas y répondre biaise le débat. Ce silence laisse planer un doute quant au fait que ces questions pourraient être embarrassantes pour l'avancée du projet.

Nous sommes conscients que ce sont des questions complexes mais c'est justement là le noeud du problème. Avant d'aller de l'avant dans un projet tel que celui qu'envisage le Conseil d'Etat il faut une longue période de réflexion et de collaboration. C'est pour cette raison que nous avons proposé une solution transitoire qui devait durer une bonne dizaine d'années en utilisant encore, mais avec des aménagements rationnels, les infrastructures existantes. Cela pour pouvoir préparer sereinement l'avenir et mettre en place avec le maximum de sécurité, sans se lancer dans dépenses exorbitantes impossibles à assumer, l'hôpital de demain.

Nous demandons au Conseil Communal de nous faire part de l'avancée de sa démarche lors de notre prochaine séance.

Claude-André Moser (PLR), Blaise Fivaz (PDC), Karim Boukhris (POP), Patrick Jobin (PS), Manuel Fraga (UDC), Monique Erard (Verts)

Post-scriptum

Pour rappel nous demandions d'évaluer :

- *le coût d'exploitation des polycliniques « renforcées » isolées des soins aigus*
- *les conséquences pour l'équilibre cantonal de l'inégalité des rentrées fiscales directes ou indirectes en rapport avec les déplacements du Haut vers le Bas.*
- *les coûts supplémentaires engendrés par l'exploitation d'un hôpital « cantonal » ambitieux et le prix à payer pour éviter quelques hospitalisations hors canton*
- *l'augmentation des hospitalisations hors canton dans la population du Haut privée d'hôpital*
- *la « balance » futur entre patients « importés » d'autres cantons et « patients exportés » qui nous coûtent très chers*
- *le coût des aménagements routiers et d'infrastructures indispensables pour accéder facilement à un hôpital de Neuchâtel situé dans un quartier très dense, de plus en plein développement économique*
- *le coût des transports depuis les portes d'entrée d'HNe au site de soins aigus*
- *le coût de la réaffectation des anciens bâtiments qui ne seront plus utilisés*
- *le coût des changements d'affectation de certaines zones de l'hôpital récent de Pourtalès qui devra être agrandi*

- *les inconvénients pour la population âgée et leurs proches de l'implantation d'un CTR unique dans les Montagnes et la concurrence que des établissements du plateau pourraient introduire*
- *les conséquences en termes d'image que représente pour une communauté urbaine de 60'000 habitants la perte de l'hôpital de soins aigus*
- *les risques d'échec du système proposé et le coût engendré par cet échec*

Enfin nous demandions de connaître si le rapport coût/bénéfice global de la centralisation du pôle femme-mère-enfant était globalement positif ou négatif

Séance constitutive du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Lundi 29 août 2016 à 18h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Allocution de la présidente du Conseil communal
2. Mise en place du Bureau provisoire ¹
3. Allocution du doyen du Conseil général (M. Yves Strub, président provisoire)
4. Election du Bureau du Conseil général
(NB: les 4 membres du Bureau provisoire quittent leurs places et les membres du Bureau élus prennent leurs places ; dès ce moment le Conseil général peut se disposer dans la salle selon le plan définitif)
5. Discours du président ou de la présidente du Conseil général élu-e
6. Election des commissions
7. Rapport du Conseil communal du 10 août 2016 relatif à une demande de crédit de CHF 341'000.- pour la réalisation d'un terrain de Street-Hockey sur une parcelle du Centre sportif de la Charrière
8. Rapport du Conseil communal du 10 août 2016 relatif aux cautionnements accordés à la société ARESA Aéroport Régional des Eplatures SA pour un montant total de CHF 3'869'450.-
9. Rapport d'information du Conseil communal du 10 août 2016 relatif au choix du type de véhicules pour les transports publics urbains
10. Rapport du Conseil communal du 10 août 2016 relatif à la création d'une commission transports
11. Interpellation de Charles-André Favre et consorts déposée le 25 mai 2016
Mise en œuvre de la LHand

Annexe: Rapport du Conseil communal du 10 août 2016 en réponse à la question écrite de Mme Pétremand, Mme Monard et M. Fatton concernant la participation de La Chaux-de-Fonds au projet pilote de la Confédération sur les rues cyclables

¹ Le Bureau provisoire sera constitué du doyen d'âge (Yves Strub, président) et des trois plus jeunes élus (Andy Favre, secrétaire, Lionel Favre et Adrien Steudler, scrutateurs).

A l'issue de la séance, le nouveau président du Conseil général invitera l'assemblée à une réception organisée par son parti. A cette occasion, comme le veut la tradition, les groupes seront appelés à prononcer des allocutions en l'honneur du nouveau premier citoyen de la ville.

Rapport du Conseil communal

en réponse à la question écrite de Mme Pétremand, Mme Monard et M. Fatton concernant la participation de La Chaux-de-Fonds au projet pilote de la Confédération sur les rues cyclables

(du 10 août 2016)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Rappel

En date du 4 février 2016, Mme Pétremand, Mme Monard et M. Fatton ont déposé une question écrite dont la teneur est la suivante :

«La section Mobilité douce de l'OFROU est en train d'initier un projet-pilote concernant des rues cyclables. Il s'agit de rues à 30km/h sur lesquelles les cyclistes ont la priorité. De tels aménagements sont déjà possibles dans plusieurs pays (Belgique, Autriche, Allemagne, Pays-Bas, Danemark), mais pas encore chez nous. Ce projet a pour but de tester de tels aménagements, afin de faire évoluer la législation suisse.

Plusieurs villes suisses alémaniques ont décidé d'y participer (St-Gall, Lucerne, Berne, Zurich). L'OFROU est encore à la recherche d'une ville romande et serait très intéressé à travailler avec la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Le Conseil communal peut-il nous dire si la Ville pourrait saisir l'opportunité de ce projet-pilote pour participer à un projet innovant et faire parler d'elle positivement ?

Il nous semble que cela serait excellent pour son image !

Nous pouvons répondre de la manière suivante à cette question écrite :

Le service d'urbanisme et de l'environnement (SUE) a pris contact avec l'office fédéral des routes (OFROU) pour voir si la Ville de La Chaux-de-Fonds pouvait présenter une rue pouvant entrer dans le projet pilote qui doit durer au moins 10 mois avec une fin annoncée en septembre 2017. L'ensemble des coûts liés au projet est à charge des villes retenues (marquage et signalisation principalement).

Ce projet doit permettre, par le biais d'aménagement de pistes cyclables de deux mètres de large, d'augmenter la sécurité des cyclistes avec notamment une priorité par rapport aux véhicules arrivant de la droite.

Une série de conditions doivent être respectées afin de pouvoir intégrer ce projet pilote :

- largeur de la chaussée maximum : 7 mètres;
- la chaussée doit avoir un tracé rectiligne;
- bonnes conditions de visibilité;
- la charge de trafic doit être inférieure à 3000 véhicules;
- part modale cyclistes d'au moins 50 % sur la rue;
- la rue doit/devra être limitée à 30 km/h;
- aucun chantier n'est prévu pendant la phase test.

Aucune rue à La Chaux-de-Fonds ne répond malheureusement aux critères de l'OFROU, notamment par rapport à la part modale vélos.

Le SUE aurait souhaité faire cette phase test sur l'ensemble de la rue du Progrès. L'OFROU a confirmé, après une séance sur le terrain le 21 juin, que ni la rue du Progrès ni d'autres rues à La Chaux-de-Fonds ne pourraient entrer dans ce projet pilote. Les résultats des autres villes retenues, à savoir Bâle, Zurich, Lucerne, Saint-Gall et Berne, seront néanmoins communiquées au SUE pour voir s'il est possible de bénéficier de ces expériences dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur communal des mobilités.

Il est à signaler qu'un communiqué de presse a été diffusé par le canton de Bâle-Ville le 15 juin 2016 en annonçant que La Chaux-de-Fonds avait été retenu pour ce projet pilote. La Ville de La Chaux-de-Fonds et l'OFROU n'ont pas été informés de ce communiqué de presse et n'ont dès lors pas pu le faire modifier.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir accepter la réponse à cette question écrite.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

Sylvia Morel

La chancelière

Célia Clerc

Nomination des commissions pour la législature 2016-2020

Conseil d'établissement scolaire (9 membres)

De Reynier-Porta Marie-France	Rue Fritz Courvoisier 29	PS
Musy Daniel	Ruelle des Jardinets 5	PS
Lièvre Assamoi Rose	Rue du Nord 73	PS
Salvi Jérôme	Bd des Endroits 30	PLR
Mbemba Christophe	Rue de la Jardinière 111	PLR
Sarah Blum	Doubs 137	POP
González Rocio ou	Bas Monsieur 23	POP
Steudler Adrien	Parc 27	UDC
Chopard Quentin	Emancipation 22	Verts

Commission de salubrité publique (1 représentant par parti)

Obrist Matthieu	Chemin des Cheminots 7	PS
Paccolat Jérôme	Passage L.-Robert 6	PLR
Taboubi Selim	Rue du Puits 8	POP
Christen Jean-Denis	Petites-Crosettes 9	UDC
Perret François	Vieux-Patriotes 60	Verts
Fivaz Blaise	Commerce 19	PDC

Commission des naturalisations et agrégations (5 membres)

Kassam-Sundrani Dilshad	Rue du Locle 3b	PS
Mbemba Christophe	Rue de la Jardinière 111	PLR
Roulet Paola	Rue Fritz-Courvoisier 17	POP
Cassard Christian	Dr De Quervain 8	UDC
Hess Michel	Montagnons 64	Verts

Commission de la bibliothèque (13 membres)

Méreaux Sylviane	Avenue Léopold-Robert 11	PS
Debély Martial	Rue Numa-Droz 94	PS
Brossard Carmen	Ruelle de la Retraite 4	PS
Ummel Cyril	Rue de la Tuilerie 24	PLR
Bosshart Nicole	Rue Jolimont 22	PLR
Strub Yves	Rue du Pont 16	PLR
Favre Chasles Céline	Rue Abraham-Robert 68	POP
Belo Maria	Rue de l'Hôtel de Ville 38	POP
Chalut Claire	Rue du Parc 101	POP
Schiess Céline	Puits 25	UDC
Cao Stève	Parc 23	UDC
Herrmann-Brand Laure-Anne	Electricres 46	Verts
Hess Michel	Montagnons 64	Verts

Commission de l'action sociale (11 membres)

Gagnebin Monique	Rue de Gibraltar 12	PS
Guillod Aïsha	Rue du Doubs 5	PS
Lièvre Assamoi Rose	Rue du Nord 73	PS
De Nuccio Giovannina	Av. L.-Robert 62	PLR
Deschenaux Sven	Rue Jardinière 111	PLR
Moens-Strub Christiane	Rue du Pont 16	PLR
Schneeberger Marina	Rue du Nord 183	POP
Aebischer Olivier	Rue du Parc 81	POP
Steudler Adrien	Parc 27	UDC
Schiess Céline	Puits 25	UDC
Gloor Christiane	Les Bulles 41	Verts

Commission des infrastructures et énergies (11 membres)

Borel Pierre-Alain	Avenue des Forges 11	PS
Othenin-Girard Michael	Avenue Léopold-Robert 54	PS
Jaquet Jean-Claude	Rue de Bel-Air 61	PS
Ummel Christophe	Le Valanvron 42	PLR
Schneider Olivier	Rue de l'Helvétie 28	PLR
Vaucher Frédéric	Rue du Nord 77	PLR
Erard Nathan	Alexis-Marie-Piaget 17	POP
Maule Gianfranco	Crêtets 2	POP
Favre Andy	Plaisance22	UDC
Brechbühler Thierry	Croix-Fédéral 46	UDC
Fatton Marc	Beau-Site 27	Verts

Commission des sports (11 membres)

Grüning Yves	Rue des Mélèzes 7	PS
Spoletini Giovanni	Rue de la Serre 67	PS
Bühler Pascal	Rue du Temple-Allemand 35	PS
Curty Sarah	Boucle de Cydalise 21	PLR
Dockx Johan	Rue de l'Emancipation 22	PLR
Pacheco Patricia	Rue de l'Helvétie 28	PLR
Ummel Ayfer	Allée des Meuqueux 1	POP
Beroud Olivier	Paix 9	POP
Schafroth Marc	Crêtets 141	UDC
Favre Lionel	Jérusalem 28	UDC
Lalive Jean-Emmanuel	Chemin de Naefels 34	Verts

Commission de sécurité publique (11 membres)

Musy Daniel	Ruelle des Jardinets 5	PS
Vuilleumier Serge	Rue de la Croix-Fédérale 28	PS
Borel Pierre-Alain	Avenue des Forges 11	PS
Berger Roland	Ch. du Couvent 36	PLR
Carlino Dylan	Rue du Nord 29	PLR
Marmy Jean-Pierre	Rue A.-M. Piaget 32	PLR
Bärtschi Francis	Rue des Jardinets 5	POP
Vurucu Inan	Rue du Locle 32	POP
Schafroth Marc	Crêtets 141	UDC
Brechbühler Thierry	Croix-Fédéral 46	UDC
Meier Gilles	Bois-Gentil 21	Verts

Commission financière (15 membres)

Bühler Pascal	Rue du Temple-Allemand 35	PS
Can Oguzhan	Rue du Bois-Noir 47	PS
Locatelli Silvia	Rue de l'Helvetie 48	PS
Jobin Patrick	Rue de la Paix 45	PS
Curty René	Rue de l'Industrie 24	PLR
Ummel Christophe	Le Valanvron 42	PLR
Vaucher Alain	Rue du Rocher 12	PLR
Haldimann Cédric	Rue Croix-Fédérale 48	PLR
Blum Sarah	Doubs 137	POP
Boukhris Karim	Rue des Jardinets 9	POP
Erard Nathan	Alexis-Marie-Piaget 17	POP
Schafroth Marc	Crêtets 141	UDC
Favre Lionel	Jérusalem 28	UDC
Erard Monique	Les Allées 15	Verts
Erard Sven	Tourelles 15	Verts

Commission temporaire de planification territoriale (11 membres)

Bühler Pascal	Rue du Temple-Allemand 35	PS
Gagnebin Monique	Rue de Gibraltar 12	PS
Brossard Carmen	Ruelle de la Retraite 4	PS
Curty René	Rue de l'Industrie 24	PLR
Deschenaux Sven	Rue Jardinière 111	PLR
Frutschi Marc	Le Valanvron 28	PLR
Schneeberger Marina	Rue du Nord 183	POP
Jeandroz Françoise	Ch. des Ilées 32	POP
Christen Jean-Denis	Petites-Crosettes 9	UDC
Brechbühler Thierry	Croix-Fédéral 46	UDC
Blanc Pierre-Yves	Nord 161	Verts

Commission intercommunale La Chaux-de-Fonds – Le Locle (6 membres issus du Conseil général)

Nom prénom	Adresse	
Can Oguzhan	Rue du Bois-Noir 47	PS
Locatelli Silvia	Rue de l'Helvetie 48	PS
Vaucher Alain	Rocher 12	PLR
Belo Maria	Rue de l'Hôtel de Ville 38	POP
Favre Lionel	Jérusalem 28	UDC
Monard Anne	Bois 4	Verts

Commission intercommunale d'aménagement du territoire (6 membres)

Othenin-Girard Michael	Avenue Léopold-Robert 54	PS
Jaquet Jean-Claude	Rue de Bel-Air 61	PS
Droz Bastian	La Recorne 100	PLR
Jeandroz Françoise	Ch. des Ilées 32	POP
Brechbühler Thierry	Croix-Fédéral 46	UDC
Anne Monard	Bois 4	Verts

Fondation Winterthour – La Chaux-de-Fonds (3 membres)

Musy Daniel	Jardinets 5	PS
Barbosa Sonia	Rue Daniel-Jeanrichard 41	PLR
Fehlmann Raphaël	Fritz-Courvoisier 25a	POP

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 341'000.- pour la réalisation d'un terrain de Street-Hockey sur une parcelle du Centre sportif de la Charrière

(du 17 août 2016)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Réalisation d'un terrain de Street-Hockey

A. Qu'est-ce que le Street-Hockey:

Le premier championnat officiel de Street-Hockey a eu lieu au Canada au début des années 60. Ce sport est connu et reconnu dans plus de 33 pays; la ligue suisse a été créée en 1996 et compte plus de 1'500 licenciés.

Directement inspiré du hockey sur glace, dont il reprend les grands principes, le Street-Hockey se distingue évidemment de son grand frère le hockey sur glace par la surface utilisée, les joueurs évoluant à pied sur une surface goudronnée ou synthétique.

En compétition officielle, les joueurs possèdent un équipement comparable à ceux d'un joueur de hockey sur glace.

Le Street-Hockey de ligue A (plus haut niveau du championnat) reprend le même schéma que le hockey sur glace, avec 5 joueurs de champs plus un gardien.

A partir de la saison 2017/2018 les dimensions du terrain pour le championnat de suisse de ligue A (déjà effectif depuis 2 ans) et de ligue B seront comprises entre 48 à 60 mètres de longueur et de 24 et 30 mètres de largeur.

B. Historique:

Le Street-Hockey Club de la Chaux-de Fonds a été fondé en 2001, le but étant de permettre aux amateurs de Street-Hockey de pratiquer ce sport dans un cadre structuré. Le Club est membre de la SSHA (Swiss Streethockey Association), qui est affiliée à Swiss Olympic.

Lors de la première saison de la ligue suisse 2001/2002, le Club jouait sur le terrain de basket au sud du collège des Foulets. La promotion du Club en LNB moins de deux ans après sa création a nécessité à cette époque déjà une infrastructure plus évoluée, afin de correspondre aux exigences de la ligue. Depuis la saison 2003/2004, le terrain de Street-Hockey est situé dans la cour du collège de Bellevue.

Le Club possède une histoire commune avec la Street-Hockey Cup, qui est une association qui a son siège en ville du Locle. C'est la plus grande manifestation de Street de Suisse, et elle fait rayonner les Montagnes neuchâteloises avec près de 200 équipes inscrites à chaque édition.

Le SHCC (Street-Hockey Club Chaux-de-Fonds) a gravi plusieurs échelons depuis sa création en 2001. Champion de 1^{ère} ligue en 2003, de LNB en 2007 et 2010 et ascension en LNA en 2010. Malheureusement, la première équipe a subi une relégation en LNB pour cause d'infrastructures non conformes, les dimensions du terrain étant trop petites.

Avec la création de six équipes dont deux équipes juniors, le Club compte plus de 120 membres. Les matchs de la première équipe du Club sont suivis par près de 120 spectateurs.

Il est important de souligner que depuis que le Club a été rétrogradé en deuxième division lors de la saison 2013/2014 pour cause d'infrastructures inadéquates, ce dernier a terminé à chaque fois à la première place de sa catégorie (LNB). Malgré ces magnifiques performances sur le plan sportif, l'équipe première ne peut accéder à la ligue nationale A.

Par ailleurs, un postulat UDC demandant la création d'un terrain de Street-Hockey sur le stade de la Charrière avait été accepté, après amendement, à l'unanimité lors de la séance du Conseil général du 11 décembre 2014 (PV du 11.12.2014 du CG, p. 2681 ss).

C. Infrastructures actuelles:

Actuellement, les équipes jouent sur le terrain du collège de Bellevue (Rue du Docteur-Kern 14). Construit au courant de l'été 2003, il possède une surface de 22 sur 40 mètres adaptée pour un jeu à quatre contre quatre. Une bande (rink) entoure le terrain comme pour une patinoire. Deux filets se situent derrière chaque but, deux bancs de joueurs, une cabine de chronométrage fermée, deux spots d'éclairage, une tribune en béton pour accueillir les spectateurs et une buvette sur roulotte. Les vestiaires utilisés sont ceux du collège de Bellevue (halles de gymnastique).

D. Infrastructures exigées:

1. Un terrain en enrobé standard de 26x52 mètres avec 5 mètres de dégagement sur tout le pourtour = 2'232 m2 (nouveau).
2. Un marquage au sol (nouveau).
3. Une bande aux normes internationales (nouveau).
4. Des filets derrière les buts (nouveau).
5. Des projecteurs déjà existants sur le terrain prévu pour cette implantation derrière la vieille tribune Abegglen du centre sportif de la Charrière. Récupérer les actuels projecteurs de Bellevue serait une variante possible.
6. Deux vestiaires joueurs + un vestiaire arbitres avec douches et toilettes (nouveau). Même si les vestiaires actuels du Centre sportif sont déjà insuffisants pour les activités actuelles, une solution avec les vestiaires du Pavillon des sports ou d'athlétisme pourrait être organisée.
7. Deux abris de joueurs (récupération Bellevue).
8. Deux buts (récupération Bellevue).
9. Une cabine de chronométrage (récupération Bellevue).
10. Une horloge (récupération Bellevue).
11. Une buvette (récupération Bellevue).

Comme mentionné au point 5 ci-dessus, l'endroit idéal imaginé est l'ancien terrain de football synthétique se trouvant en ouest de la vieille tribune Abegglen au Centre sportif de la Charrière. De plus, pour le terrain lui-même une procédure de permis de construire n'est pas nécessaire.

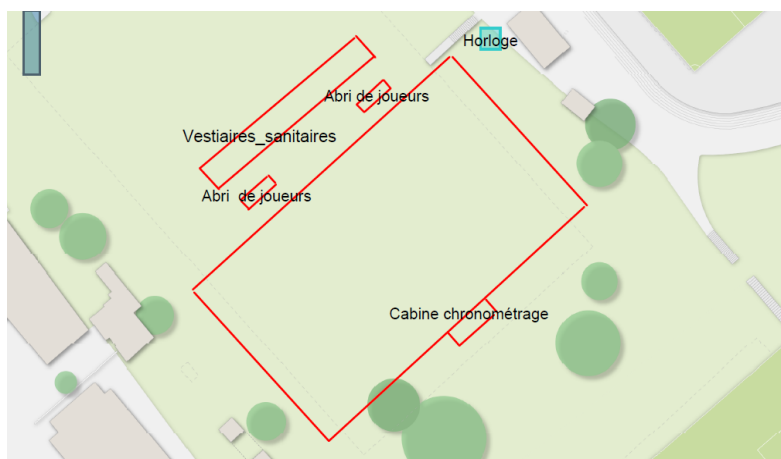
Deux variantes sont actuellement à l'étude :

Variante 1 : sur la longueur de l'actuel terrain de football.



**Varia
nte 2**

: sur la largeur du terrain de football actuel.



E. Réalisation du projet:

Un mandat a été donné à un bureau spécialisé (sur le budget de fonctionnement du Service des Sports) pour la faisabilité et le coût du projet de terrain de Street-Hockey. L'analyse a été faite en fonction des deux variantes ci-dessus proposées par le service des sports et de proposer un projet en plusieurs étapes (maximum trois). Compte tenu des impératifs financiers seule l'étape une est envisagée dans la présente demande de crédit:

1. Etape 1: qui comporte **le minimum impératif pour pouvoir jouer en LNA et/ou LNB.**

a. Terrain:

Préparation de la sous-couche	CHF	28'000.-
-------------------------------	-----	----------

Enrobé du terrain de jeux ~ 2'300 m2.	CHF	90'000.-
---------------------------------------	-----	----------

Enrobé pour la pose de deux cabines de joueurs et de la cabine de chronométrage.	CHF	45'000.-
--	-----	----------

b. Bande de Street-Hockey aux normes internationales et filets

	CHF	120'000.-
--	-----	-----------

c. Support pour l'horloge et son déplacement

	CHF	12'000.-
--	-----	----------

d. Câblage de l'horloge

	CHF	15'000.-
--	-----	----------

e. Divers et imprévus 10%

	CHF	31'000.-
--	-----	----------

	CHF	341'000.-
--	-----	-----------

2. Etape 2 :

a. Vestiaires joueurs et arbitres avec sanitaires.

b. Canalisation et conduite.

c. Buvette.

3. Etape 3.

a. Toiture en structure légère.

b. Nouvel éclairage.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législation

S'inscrit dans l'objectif 1.4 du Programme de législation, à savoir améliorer les infrastructures de loisirs, culturelles et sportives.

Conséquences sur les finances

Les dépenses totales s'élèvent à CHF 341'000.-. Viendront en déduction de ce crédit environ CHF 40'000.-, représentant la somme que le Street Hockey Club pourrait apporter. A ce montant pourrait s'ajouter une subvention de l'ordre de 10% de la LORO/Sport. Le coût net pris en compte pour le calcul de la charge financière annuelle est de CHF 301'000.-.

En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (RLFinEC), la charge financière est calculée sur un taux d'amortissement moyen de 6 % (environ dix-sept ans).

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.5% sur la moitié de l'investissement.

Amortissement : CHF 301'000.- x 6 % :	CHF	18'060.00
Intérêts 2.5% sur la moitié des dépenses nettes estimées à charge de la Ville :	CHF	3'762.50
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	21'822.50

Ce crédit de CHF 341'000.- est compensé par le transfert d'une partie du montant prévu au centre 551-552 dans le budget des investissements pour la construction de la Crèche Le Corbusier.

Conséquences sur les ressources humaines

Il n'y a pas d'entretien particulier à prévoir à l'exception du dégagement de la neige. En effet, la compétition se déroule aussi durant une partie de la période hivernale.

Rapprochement et collaborations intercommunales

Afin de continuer la collaboration et le rapprochement avec la Ville du Locle, les projets de réhabilitation, de rénovation ou de construction de nouveaux terrains sont communiqués au Conseiller communal responsable des sports de la Ville du Locle, dans le but d'éviter les redondances d'infrastructures et de garantir la complémentarité de nos installations respectives.

Éléments relatifs au développement durable

L'état de santé détermine dans une large mesure la qualité de vie de l'individu. Il exerce aussi une influence importante sur la vitalité économique. La protection et la promotion de la santé sont par conséquent deux objectifs prioritaires du développement durable. Notre Ville, par son soutien aux clubs sportifs, en l'occurrence au club de Street-Hockey de la ville par la réalisation de cette infrastructure, s'inscrit pleinement dans les buts poursuivis en matière de promotion de la santé et d'intégration.

Préavis de la Commission des sports

La commission des sports a été informée à deux reprises des problèmes de non-conformité de l'infrastructure mise à disposition du club de Street-Hockey, lors des séances du 20.04.2015 et du 17.03.2016. Mais au vu de l'urgence de la demande, des élections et des vacances, il n'a malheureusement pas été possible de lui soumettre le rapport.

Conclusion

Ce rapport répondant au postulat précité, le Conseil communal en propose le classement.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente
Sylvia Morel

La chancelière
Celia Clerc

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Article premier.- Un crédit de CHF 341'000.- est accordé au Conseil communal pour la réalisation d'un terrain de Street-Hockey sur une parcelle du Centre sportif de la Charrière.

Article 2.- La participation du Street-Hockey et les subventions éventuelles viendront en déduction du présent crédit.

Article 3.- L'investissement est amorti au taux de 6 %.

Article 4.- Le crédit budgétaire est compensé par une diminution de CHF 341'000.- des dépenses prévues au crédit budgétaire relatif au coût d'aménagement pour la construction de la Crèche Le Corbusier.

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

M. Marc Schafroth, Président : Voilà, nous avons fait le tour des commissions. Nous allons passer au premier rapport de l'ordre du jour. Je vais vous demander un tout petit peu d'indulgence concernant les noms, parce qu'évidemment, il y a des nouveaux visages.

Ce rapport sera traité en débat court. Je donne la parole à M. Moser pour le PLR.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le moins que l'on puisse dire est qu'à la réception de l'ordre du jour, nous avons été extrêmement surpris. Voici que d'emblée, alors que nous sommes toujours dans une situation financière difficile, on nous propose une dépense pour un objet qui, malheureusement, comme d'autres, avait dû être écarté lors de la dernière législature.

Nous avons certes besoin de signaux positifs pour donner une image optimiste de la ville, mais il nous apparaît que la première chose est de procéder à une planification générale. Il faut préciser les priorités. Nous avons eu le sentiment durant les derniers mois que tous les partis politiques partageaient notre opinion : la situation est grave, il faut serrer les coudes en fixant clairement les objectifs. Alors continuons sur cette voie.

Nous connaissons la situation particulière du street-hockey, elle a été évoquée en commission des sports, mais nous connaissons aussi la situation d'autres clubs et d'autres institutions qui ont été frustrés, lésés, déçus par la Ville parce qu'elle renonçait à des investissements. Dans le domaine sportif, pour ne pas reparler des vestiaires du FCC, il y avait le souvenir amer de la déception du FC Etoile, pour un investissement certes plus important. Si la chute des recettes fiscales avait été révélée une semaine plus tard, le terrain des Foulets aurait été rénové, l'adjudication aurait été signée. La déception reste immense, la commission des sports a pu le mesurer lors de son repas de clôture au FC Etoile à la fin de la dernière législature.

Dès lors, notre premier réflexe n'a pas été de dire définitivement non, mais d'attendre une planification, d'attendre par exemple que la commission des sports reprenne l'ensemble des projets d'investissements qui sont nécessaires dans son domaine avant de prendre une décision.

Dans un deuxième temps, nous avons analysé plus précisément la situation et nous avons compris dans quel contexte budgétaire particulier nous nous trouvons pour cet objet. Renvoyer la décision en commission, c'était à coup sûr refuser cet objet, étant donné les délais que cela impliquait et l'impossibilité budgétaire et financière de réaliser ce projet en 2017. C'était maintenant ou pas du tout.

Nous avons été sensibles au rôle social que peut jouer un tel club dans un sport probablement en devenir et qui pourra se développer grâce à la réalisation proposée. Mais ce n'est pas spécifique au street-hockey.

Nous sommes conscients que ce rôle social est aussi joué par d'autres associations, avec des moyens limités ou refusés en ville.

Nous avons tous compris, et nous espérons que des clubs le comprendront aussi : si ce crédit est voté il le sera pour le street-hockey et non contre ou au détriment d'un autre club.

Nous avons évoqué la possibilité de demander un plus gros effort de recherche de fonds au club. Mais le contexte est difficile pour eux aussi.

Finalement, nous n'avons pas voulu être chiches et nous avons considéré que si nous acceptions néanmoins le projet, nous l'accepterions dans son ensemble en nous satisfaisant de la contribution proposée par le club. La qualité du terrain et les succès aidant, le club pourrait trouver des soutiens ultérieurs pour compléter les équipements, par exemple les aménagements prévus aux points b) et c), notamment au niveau des vestiaires. C'est là que nous souhaitons que le club de street-hockey s'investisse pour réunir encore des fonds, afin d'améliorer son quotidien. Pour l'instant, la réalisation du terrain lui assurerait sa survie.

Nous avons aussi été interpellés par les informations reçues par la presse concernant un possible développement et la transformation des installations sportives du quartier de la Charrière. Cela nous paraît tout de même encore aléatoire et nécessitera probablement suffisamment d'années pour que l'investissement que nous pourrions mettre en route aujourd'hui et qui serait réalisé très rapidement ne soit pas remis en cause pour cela.

Au final, nous sommes partis dans l'optique qu'au vu de son caractère très particulier, nous accepterions ce crédit.

M. Pascal Bühler, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste a pris connaissance avec beaucoup de curiosité, d'intérêt et de satisfaction du rapport relatif à une demande de crédit lié à la réalisation d'un terrain de street-hockey à la Charrière.

Nous avons mentionné notre curiosité à la lecture de ce rapport. En effet, nous n'imaginions pas, tel que le PLR l'a signifié également, que le Conseil communal puisse venir nous soumettre si rapidement une demande de crédit, au vu, en particulier, de la situation financière difficile que rencontre notre Ville actuellement. Même s'il s'agit d'un crédit d'investissement et non de fonctionnement, nous avons été surpris en bien, et tenons à exprimer notre satisfaction à ce qu'une solution ait pu être trouvée pour que le Street-hockey Club La Chaux-de-Fonds puisse ainsi continuer à militer en ligue nationale B, voire en ligue nationale A, sans que les infrastructures non-conformes et les dimensions trop petites du terrain ne soient la cause de leur relégation.

Ainsi, nous saluons le Conseil communal et plus particulièrement le service des sports pour avoir trouvé un bon terrain d'entente et de nous soumettre un projet bien pensé, tant sur le plan financier que sportif, qui

peut se réaliser en plusieurs étapes, et dont la première étant minimum impérative pour jouer en ligue nationale B et/ou en ligue nationale A.

Sur le plan financier, l'intérêt de notre groupe ne se calcule pas seulement en pourcents, et nous tenons en conséquence à relever l'importance et l'attachement que nous avons à la réalisation de crèches, d'établissements préscolaires et parascolaires dans notre ville, de manière à répondre aux besoins des familles. A ce sujet, le Conseil communal peut-il nous fournir quelques informations au sujet du devenir de la crèche Le Corbusier ?

Une question en amène d'autres : le Conseil communal peut-il nous indiquer si s'approcher de la Ville du Locle pour une éventuelle participation financière au soutien à la réalisation de ce terrain serait possible ? Quelle est la durée de vie d'un terrain de street-hockey ? Le rapport mentionne un taux d'amortissement moyen de 6%, soit une durée de 17 ans. Est-ce réaliste ? Le Conseil communal peut-il nous confirmer que le choix de l'emplacement et le changement d'affectation de l'actuel terrain de football ne prêterait pas les activités sportives d'autres clubs ? Enfin, est-il prévu de louer ce terrain à d'autres clubs de la région ?

Nous remercions le Conseil communal de ses réponses et l'invitons à faire le nécessaire afin que ce terrain puisse se réaliser dans les meilleurs délais. A ce sujet, une toute dernière question : peut-il nous donner un planning intentionnel des travaux et surtout, leur fin prévisible ?

Vous l'aurez certainement compris, le groupe socialiste saisira la balle au bond et acceptera cette demande de crédit. Je vous remercie de votre attention.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les Verts partagent ce que mes préopinants ont évoqué concernant le contexte financier. Nous n'y reviendrons donc pas.

Le groupe des Verts est OK pour attribuer ce crédit, qui permettra aux équipes du club de street de ne justement pas se retrouver à la rue, et leur permettra également d'éviter la relégation en ligue inférieure, comme déjà subie en 2013, faute d'installations aux normes. Mieux même, cela permettra à ce jeune club de retrouver ainsi le plus haut degré de l'élite nationale, soit la ligue A, car l'équipe fanion caracole déjà en tête du championnat de ligue B depuis plusieurs saisons, sans pouvoir accéder pour autant à l'échelon supérieur. C'est tout le mal que nous lui souhaitons.

Le saucissonnage du projet en tiers-temps prend ici tout son sens au vu des difficultés financières que nous connaissons.

Le fair-play sera de mise entre les divers utilisateurs du centre sportif pour l'utilisation des vestiaires, puisqu'il faudra jongler avec ceux du Pavillon et du stade d'athlétisme lors des compétitions. Il faudra partager. Normalement, chez nous à La Tchaux, ça, on sait faire. Au besoin, les

responsables du service des sports sortiront leur tenue d'arbitre et brandiront les cartons jaunes ou rouges.

Les Verts saluent également le recyclage de tout ce qui peut être transposé de Bellevue au centre sportif de la Charrière, pour un temps au moins.

Afin de ne pas dépasser le temps de jeu qui nous est imparti, je termine ici par quelques questions. Qu'advient-il du terrain actuel de Bellevue ? Les bandes resteront-elles en place ou seront-elles démontées ? Quelles conséquences découleraient du choix de la variante 1 ou 2, à savoir l'orientation du terrain ? Le club de street, donc le principal futur utilisateur de cette infrastructure, sera-t-il consulté sur sa préférence à ce sujet, ou mieux encore, l'a-t-il déjà été ? Qu'advient-il des actuels utilisateurs de l'ancien terrain synthétique du Centre sportif, jusqu'ici en libre accès sauf erreur ? Des alternatives existent-elles dans le quartier à part le terrain synthétique du collège de la Charrière, qui lui est déjà aussi bien sollicité ? Cette nouvelle infrastructure sera-t-elle à disposition du public en dehors des heures dévolues au club ? La crèche Le Corbusier ne se fera pas, du moins pas aujourd'hui. A quoi serviront les locaux initialement prévus pour cet usage et pensés pour cela ?

Et afin de ne pas jouer les prolongations, je conclus et vous annonce donc que le groupe des Verts votera l'arrêt. Je vous remercie.

M. Blaise Fivaz, PDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je serai un petit peu plus général. Le PDC remercie le Conseil communal pour ce rapport.

Cependant, il regrette qu'aucune mention ne soit faite au sujet de la crèche Le Corbusier. Qu'en advient-il ? Le projet est-il abandonné, alors que, nous le savons, il y a un grand manque de places en regard des demandes ?

Par ailleurs, le Conseil communal a supprimé la subvention de CHF 80.- pour les abonnements de bus. Cela touche plus de 1'000 élèves, alors que le street-hockey ne comporte que quelques 120 adhérents. L'investissement peut paraître paradoxal, même en mesures d'économies. En effet, pour le street-hockey, avec un amortissement annuel de CHF 21'822.50, sera représenté un coût de CHF 180.85 par adhérent, soit plus du double de la somme pour l'abonnement des bus, qui lui, touche 1'000 élèves.

Cela dit, le street-hockey contribue certainement au bien-être de nos jeunes, aussi le PDC acceptera cet investissement. Merci.

M. Adrien Steudler, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe a pris connaissance de ce rapport avec plaisir, malgré l'attente de ce dernier.

Oui, l'attente fut longue, car comme vous avez pu le constater, un postulat de notre groupe avait été accepté à l'unanimité lors de la séance du Conseil général le 11 décembre 2014. A l'unanimité, effectivement. Nous ne sommes dès lors pas surpris que la nouvelle conseillère communale en place ait directement pris le taureau par les cornes, à l'inverse de son prédécesseur. Mais, comme déjà annoncé, ne revenons pas en arrière.

Nous tenons à dire ici notre soulagement de savoir que le Street-hockey Club ne se verra pas dans l'obligation de se voir reléguer une seconde fois, et cela non pas à cause d'un manque de résultats sportifs, mais uniquement à cause d'un manque de terrain adapté aux normes légales.

Pour conclure, nous attendons deux réponses, aux questions suivantes : pourquoi le déplacement de la buvette n'est prévu que dans un second temps ? Quelles garanties ont été données par le Street-hockey Club concernant les CHF 40'000.- annoncés ?

Malgré ces deux questions, vous l'aurez compris, notre groupe acceptera à l'unanimité ce rapport. Je vous remercie.

M. Marc Schafroth, Président : Merci. Pour le Conseil communal, Mme Babey. Oh, j'ai oublié le POP !

RIRES

Mme Marina Schneeberger, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP a bien pris connaissance du rapport. Nous sommes contents qu'il arrive sur notre bureau et nous l'accepterons.

Une équipe sportive de La Chaux-de-Fonds pénalisée par son terrain, ce n'est pas normal. La ligue nationale A leur tend les bras et c'est la première ligue qui les ramasserait.

En décembre 2014, un crédit pour la création d'un terrain de street-hockey dans l'espace sportif de la Charrière avait été accepté à l'unanimité lors d'une séance du Conseil général. Il a juste fallu que la crise financière passe par là pour que tout soit bloqué. Et maintenant, un peu d'argent est disponible. Le donner au street-hockey, c'est faire un pas en direction de nos clubs sportifs.

C'est un petit crédit qui est proposé, juste pour créer un terrain aux normes minimales. Pas de vestiaires, ni de buvette.

Nous savons que d'autres clubs attendent que la manne communale soit à nouveau disponible pour que leurs projets de terrains et d'infrastructures puissent se réaliser. En attendant que les finances de notre Ville le permettent, des collaborations et synergies entre les différents clubs devraient pouvoir se faire. Du moins nous l'espérons.

Il ne faut pas oublier que cet argent est devenu disponible parce que la crèche Le Corbusier ne se réalisera pas de la manière prévue. Le problème des crèches reste une préoccupation importante pour nous. Il ne faut pas l'oublier.

Je vous remercie de votre attention.

M. Marc Schafroth, Président : Je vous remercie, je vous prie de m'excuser encore pour cet oubli. Pour le Conseil communal, Mme Babey.

Mme Katia Babey, Conseillère communale, Jeunesse, affaires sociales, sports et santé : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je tiens d'ores et déjà à remercier les groupes pour l'accueil favorable à cette demande de crédit et les nombreuses questions auxquelles je vais tenter de répondre.

C'est vrai que ça peut être un peu cavalier d'arriver à la première séance avec cette demande, mais c'est le sport, ça va vite, comme dirait l'autre. Mais c'était vraiment l'urgence, puisqu'il y avait une fenêtre entre-ouverte qui permettait de réaliser ce terrain, et on doit impérativement le réaliser cette année, d'où le fait que nous n'avons absolument pas pu consulter la commission des sports, qui a été constituée pas plus tard qu'il y a cinq minutes.

Mais je tiens à le dire haut et fort : il n'a jamais été question de ne pas faire la crèche Le Corbusier dans le seul but de faire le terrain de street-hockey. En d'autres termes, on n'a pas sacrifié une crèche pour le street-hockey. Le Conseil communal avait décidé déjà il y a un moment de ne pas faire la crèche. En effet, il y a une ou deux personnes qui l'ont dit, et je suis obligée de dire que c'est faux, les places pour le préscolaire en ville sont en nombre suffisant. Ça pêche un peu au niveau du parascolaire. Mais de toute manière, la crèche n'était pas une priorité pour les enfants qu'il fallait accueillir. Par contre, il a été constaté que, je l'ai dit, il manque des places en parascolaire, mais il en manque aussi dans le scolaire. Il y a un manque de salles de classes dans ce quartier-là. Il est donc prévu d'implanter deux classes des degrés 1 et 2 Harmos sur le site, mais cette construction a pris un peu de retard, suite notamment à une réflexion qui est en cours sur l'amélioration de l'accessibilité du site pour les élèves venant du côté sud des voies, parce que je crois que pour toute personne qui connaît la gare, les escaliers et les ascenseurs ne sont pas forcément des plus engageants pour des élèves.

Le crédit initialement prévu ne pouvait pas être dépensé, donc le Conseil communal a décidé de réaliser le terrain de street, et ce, afin de permettre, tout le monde l'a dit, à ce club de continuer à jouer en ligue nationale B. Les nouvelles exigences de la ligue, dont ils sont tributaires et nous aussi, font que si nous ne faisons rien, ils ne pourront tout simplement plus jouer en ligue nationale B, ce qui est quand même fâcheux pour un

club qui pourrait depuis plusieurs années jouer en ligue nationale A, ce qui est quand même une fierté pour notre ville. Il y a d'ailleurs une délégation qui est ici ce soir : on ne va pas du tout vous mettre la pression, mais nous sommes convaincus que l'année prochaine, nous viendrons vous applaudir en ligue nationale A.

Et comme il y a aussi une autre question, on va remettre un petit coup de pression sur la garantie sur les CHF 40'000.-. Alors évidemment, on n'a pas une garantie totale. Mais ce qu'on peut vous dire, pour toutes les personnes qui ont travaillé avec eux, c'est que ce sont des jeunes motivés. Pour preuve, ils ont réussi en quelques semaines à récolter pratiquement 3'000 signatures pour leur pétition. Ils sont motivés, on a une totale confiance qu'ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour obtenir le plus rapidement possible ces CHF 40'000.- et peut-être, justement, comme certains l'ont dit, pour les phases 2 et 3, on ne sait jamais, avec un bon dossier, qu'ils trouveront de sympathiques sponsors. Appel aux généreux donateurs, vous êtes les bienvenus.

On rebondit également ici sur la réinstallation de la buvette. On pense qu'ils vont la réinstaller rapidement, puisque c'est évidemment leur principale ressource. De plus, là où elle sera installée, il y aura un tout petit peu moins de nuisances pour le voisinage que là où elle est à l'heure actuelle, à Bellevue.

Il y a des questions sur les locations ou colocations avec d'autres clubs. Le street-hockey paye à l'heure actuelle déjà une location, qui est prévue par le règlement des taxes et émoluments. On va analyser par la suite si c'est possible de faire des colocations ou des sous-locations, mais le street occupe le terrain de manière assidue. Et oui, quand on veut être bon, il faut s'entraîner.

Comme le rapport a été fait, vous le savez, avec un certain degré d'urgence, au moment de son impression, nous avons encore les deux variantes, la variante 1 ou la variante 2 pour la pose du terrain. Et puis on a obtenu les plans de l'entreprise spécialisée et on pourrait, on devrait la faire justement sur la variante 2, ce qui permet une économie substantielle de terrain, puisqu'il ne serait pas au milieu, il serait sur l'un des bords, ce qui permettrait aussi de garder cette parcelle pour que certains jeunes puissent encore peut-être de temps en temps taper dans le ballon, mais il n'y a plus aucun club ou association qui utilise ce terrain synthétique, pour la simple et bonne raison qu'il n'est totalement plus adapté. Le tapis se décolle, il y a des trous, c'est limite dangereux. On a consulté le Street-hockey Club, ils n'ont pas répondu défavorablement, donc on peut partir du principe qu'ils sont heureux.

Certains s'interrogent sur l'amortissement sur 17 ans. Cette durée est totalement conforme, puisque la durée de vie d'un terrain de ce type-là, en tout cas du revêtement, la partie la plus chère, est de 20 ans. Donc on ne devrait pas avoir de soucis de ce côté-là.

La question de la durée des travaux est évidemment une question très pertinente. Je vous l'ai dit, c'est urgent. Le léger souci que nous pouvons avoir, c'est évidemment l'hiver chaud-de-fonnier, puisque nous avons décidé de ne pas passer ce rapport avec la clause d'urgence pour ne pas rajouter de l'urgence à l'urgence, ça paraissait un petit peu cavalier pour un premier rapport. L'entreprise qui fait les travaux nous garanti que ça peut être fait dans des conditions assez difficiles, un peu de neige même. Mais évidemment, s'il y a deux mètres de neige, ça risque d'être un petit peu plus problématique, mais on va partir du principe que ça peut commencer début octobre. Les travaux sont estimés à six semaines. Donc on devrait quand même pouvoir le réaliser, en tout cas l'immense majorité des travaux, cette année encore, pour être évidemment dans la plaque au niveau budgétaire.

Alors oui, certains sont très surpris, c'est vrai que le terrain synthétique des Foulets, les gens l'attendaient, ils ont vraiment joué de malchance, parce qu'à une semaine près, ils l'avaient. S'il n'y avait pas eu des oppositions, ils l'avaient aussi. C'est un fait : le seul problème que nous avons, c'est que nous avons une différence de près de CHF 1'660'000.-. C'est-à-dire que le crédit pour le terrain des Foulets est de CHF 2'000'000.-. Vous comprendrez bien que pour obtenir une compensation, c'est un tout petit peu plus difficile.

Il reste deux questions à deux inconnues. La première est : est-ce que ce projet interfère avec l'éventuel projet que nous avons un peu tous pu lire dans la presse ? Je ne peux évidemment pas encore vous répondre, parce que nous n'avons pas d'informations plus précises, mais on devrait en avoir incessamment sous peu. Vous aurez la primeur de ces informations dès que nous les aurons.

La deuxième : est-ce que la Ville du Locle pourrait participer ? Sur cette question non plus je n'ai pas de réponse définitive, par contre j'ai eu un contact téléphonique avec M. Denis de la Reussille, le prochain Conseil communal de la Ville du Locle va examiner cette possibilité. Et en tout cas, il avait l'air de dire qu'au niveau symbolique, ça ne paraissait pas être une idée totalement à refuser. Donc j'espère que nous pourrions réaliser ce beau terrain avec aussi une aide, j'espère un peu plus qu'un petit symbole, de la Commune voisine du Locle.

Comme vous l'aurez compris, je vous remercie de l'accueil favorable et j'espère avoir répondu à l'ensemble des questions. Si ça ne devait pas être le cas, n'hésitez pas à lever la main.

Mme Monique Erard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Il n'a pas été répondu quant à savoir si le terrain de Bellevue restera en l'état ou pas, et si les infrastructures nouvelles resteront ouvertes quand elles ne sont pas utilisées par le street-hockey, comme le sont actuellement celles du terrain de Bellevue. Merci.

M. Adrien Steudler, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Si la buvette est repoussée, comme j'ai pu le comprendre, uniquement pour une question de coûts de transports, mais qu'elle sera réalisée le plus rapidement possible, nous trouvons cela vraiment ridicule et proposons donc un amendement à hauteur de CHF 1'000.- supplémentaires pour faire transférer la buvette du club en même temps que l'horloge. Car après quelques demandes, cela coûterait environ CHF 300.- de l'heure avec une remorque, donc j'imagine qu'en trois heures de temps, cela est réalisable, surtout lorsqu'on sait qu'une buvette est la principale ressource d'un club. Je vous remercie.

Mme Katia Babey, Conseillère communale, Jeunesse, affaires sociales, sports et santé : Pour les Verts, oui, pour le moment le terrain de Bellevue reste comme il est tant qu'il y a la durée des travaux. Ensuite, il faudra voir s'il sera totalement désaffecté comme terrain de street-hockey ou si pendant peut-être un petit laps de temps, il faudra qu'ils occupent les deux terrains. Mais ça ne devrait pas durer très très longtemps. Donc l'analyse n'a pas été poussée jusqu'au bout.

En ce qui concerne la buvette, oui, il faudra qu'elle soit déplacée. Je vois que les deux chefs de service sont là. Mais il est évident, en tout cas pour moi, que ça doit être fait dans le cadre de ce crédit et le plus vite possible, puisque comme je l'ai dit, c'est une ressource plus qu'essentielle, c'est un peu la seule recette du club d'ailleurs, la vente de boisson, donc on ne va pas les priver de ça, surtout si on leur demande CHF 40'000.- de participation. Donc ce sera fait le plus vite possible, et j'espère que ça peut être fait dans le cadre de ce crédit.

M. Adrien Steudler, UDC : Nous n'espérons pas. Si nous n'avons pas de garantie, nous déposons l'amendement.

M. Marc Schafroth, Président : D'après ce que je peux voir, le service des sports opine du chef dans le bon sens. Donc ça devrait être la garantie donnée par le service.

Mme Katia Babey, Conseillère communale, Jeunesse, affaires sociales, sports et santé : Oui, nous garantissons.

**L'arrêté est accepté par 39 voix sans opposition.
Le postulat est classé.**

APPLAUDISSEMENTS

Rapport du Conseil communal

relatif aux cautionnements accordés à la société ARESA Aéroport Régional des Eplatures SA pour un montant total de CHF 3'869'450.-

(du 10 août 2016)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Introduction

La société ARESA est au bénéfice de plusieurs cautionnements accordés par la Ville de La Chaux-de-Fonds (pour certains solidairement avec la Ville du Locle) afin de garantir les emprunts nécessaires au développement de l'aéroport. Ces cautionnements relèvent de décisions de votre Autorité, sur la base de la législation alors en vigueur.

Avec l'entrée en force au 1^{er} janvier 2015 de la nouvelle loi sur les finances pour l'Etat et les Communes (LFinEC), ainsi que de son règlement d'application (RLFinEC), les règles en matière de cautionnements ont été revues et nécessitent l'adaptation des garanties en cours.

Le présent rapport n'a pas pour but de détailler les investissements réalisés ou à réaliser pour le développement de l'aéroport des Eplatures. Les rapports rédigés pour les cautionnements nécessaires à la réalisation des différentes étapes d'investissement restent valables. Seules les modalités législatives des cautionnements doivent être actualisées, en précisant une durée maximale, le type de cautionnement (simple pour les nouveaux) et la rémunération associée.

Bref rappel des étapes

Le développement de l'aéroport s'est effectué par étapes et leur financement a été possible soit par le biais du bénéfice d'exploitation dégagé par ARESA (y compris le subventionnement), soit par l'augmentation du capital-actions ou soit, avec le cautionnement des Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, en se finançant auprès de différents prêteurs (Confédération et Canton pour les prêts LIM et Caisse de pension de La Chaux-de-Fonds puis Prévoyance.ne pour le reste).

Dans les grandes lignes, les étapes sont les suivantes :

- Etape 1 : Nouveau revêtement de la piste, installation d'un balisage lumineux et d'aides visuelles, création d'un parc à avions et mise en place de nouvelles citernes carburants.
- Etape 2 : Installation pour une approche aux instruments avec balises de navigation et d'approches.
- Etape 3 : Installation d'une rampe d'approche, extension de la piste et amélioration des voies de roulage et du parc à avions.
- Etape 4 : Installation d'une pente électronique sur l'approche, striage de la piste, extension du parc à avions, création de caniveaux devant les hangars et agrandissement du hangar pour le camion à incendie.
- Etape 5 : Extension de la piste est et ouest ainsi qu'assainissement de la station des carburants.
- Etape 6 : Construction d'un immeuble à l'ouest des hangars (entreprise de maintenance au rez-de-chaussée et divers locaux au 1^{er} étage) et construction d'un hangar multifonctions (hangar n°5 pour le stationnement d'avions et du véhicule de déneigement).
- Etape 7 : A la suite de diverses études techniques et la mise sur pieds d'un business plan, il s'agit avec cette étape d'apporter une extension à la piste et aux aires de stationnement, ainsi que d'accroître la protection des accès. Un arrêté du Conseil général a été pris le 20 novembre 2012; cette étape n'a toutefois pas encore été mise en œuvre.

Le détail de ces étapes a été décrit dans les rapports accompagnant les cautionnements déjà émis, auxquels vous pouvez vous référer le cas échéant.

Garanties autorisées par votre autorité

Le Conseil général a déjà autorisé, pour la réalisation des étapes ci-dessus, les cautionnements suivants :

Arrêté CG du 28.04.1986	CHF	600'000.-	Uniquement La Chx-de-Fds
Arrêté CG du 27.10.1987	CHF	360'000.-	Uniquement La Chx-de-Fds
Arrêté CG du 23.01.1996	CHF	3'125'000.-	Solidaire avec Le Locle *
Arrêté CG du 22.02.2000	CHF	1'095'000.-	Solidaire avec Le Locle *
Arrêté CG du 26.04.2001	CHF	990'000.-	Solidaire avec Le Locle *
Arrêté CG du 20.11.2012	CHF	800'000.-	Uniquement La Chx-de-Fds
Arrêté CC du 08.01.2014	CHF	100'000.-	Uniquement La Chx-de-Fds

Garantie totale CHF 7'070'000.-

Garantie corrigée* CHF 5'767'500.- **Tient compte du
75% La Chaux-de-Fonds**

*Répartition admise de 75% pour La Chaux-de-Fonds et 25% pour Le Locle dans le cas des cautionnements solidaires des deux Villes.

Dans le cas des arrêtés spécifiant un cautionnement solidaire avec la Ville du Locle, il a été admis que le cautionnement réel de la Ville de La Chaux-de-Fonds correspond à 75% du montant total (répartition entre les deux Villes selon leur population, proportion arrondie).

Cette répartition à raison de 75% pour la Ville de La Chaux-de-Fonds et de 25% pour la Ville du Locle est d'ailleurs utilisée dans la mise à jour des cautionnements proposée dans le présent rapport. Elle se justifie en étant une moyenne pragmatique entre la répartition de la population au 31 décembre 2014 (78.9% à La Chaux-de-Fonds et 21.1% au Locle) et entre la répartition du capital-actions entre les deux Villes (respectivement 72.5% et 27.5%).

Cautions mises à jour

L'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 de la nouvelle loi sur les finances pour l'Etat et les Communes (LFinEC), ainsi que de son règlement d'application (RLFinEC), induit des modifications en matière de cautionnement. Ainsi, le cautionnement doit notamment être limité dans le temps, être de type "simple" et une rémunération doit être prévue.

Compte tenu des remboursements déjà effectués, et d'une répartition à raison de 75% pour La Chaux-de-Fonds et 25% pour Le Locle, les cautionnements à renouveler pour les différentes étapes sont les suivants :

Etapas	Prêteur	Actes de cautionnement émis				
		Montant total à l'émission	Total résiduel selon comptes 2014	Part Le Locle	Part La Chaux-de-Fonds	Durée
1 à 2						
	Confédération*	550'000.00	60'400.00	15'100.00	45'300.00	2 ans
3 à 5						
	BCN	3'250'000.00	3'250'000.00	812'500.00	2'437'500.00	25 ans
3						
	Confédération*	500'000.00	55'200.00	13'800.00	41'400.00	1 an
	Etat Neuchâtel*	500'000.00	55'200.00	13'800.00	41'400.00	1 an
4						
	Etat Neuchâtel*	275'000.00	37'100.00	9'275.00	27'825.00	1 an
	Confédération*	275'000.00	37'100.00	9'275.00	27'825.00	1 an
5						
	Confédération*	347'000.00	115'600.00	28'900.00	86'700.00	4 ans
6						
	Confédération*	530'000.00	482'000.00	120'500.00	361'500.00	19 ans

Sous-Total		6'227'000.00	4'092'600.00	1'023'150.00	3'069'450.00	
7						
	A venir	800'000.-				Max. 25 ans
Total		7'027'000.-	4'092'600.-	1'023'150.-	3'069'450.-	

*Prêts LIM accordés par l'Etat ou la Confédération.

Pour rappel, l'arrêté du Conseil général du 20 novembre 2012 autorisant la Ville à émettre une garantie de CHF 800'000.- ne fait pas encore l'objet d'un acte de cautionnement, l'étape 7 n'ayant pas débuté.

L'engagement réel des cautions émises par la Ville de La Chaux-de-Fonds est donc de CHF 3'069'450.- et sera de CHF 3'869'450.- après l'émission de la garantie correspondant aux CHF 800'000.- susmentionnés (à différencier selon neuf arrêts distincts pour tenir compte des durées de cautionnement différentes, ces dernières étant mentionnées sur les arrêtés de cautionnement). En terme de montant total, l'engagement est donc inférieur aux anciens arrêtés de cautionnement qui garantissaient un montant total de CHF 5'767'500.- en ne considérant que la part reconnue de La Chaux-de-Fonds (voir page n°3).

Selon la nouvelle législation en vigueur, les cautionnements seront donc limités dans le temps, mais ils feront aussi l'objet d'une rémunération par ARESA envers la Ville de La Chaux-de-Fonds pour tenir compte du risque pris par cette dernière. En revanche, le cautionnement simple (voir définition au chapitre suivant) ne pourra être imposé aux prêteurs déjà au bénéfice d'un cautionnement solidaire (emprunts publics LIM en cours).

Type, octroi et rémunération du cautionnement

5.1 *Le cautionnement simple : Définition*

Le cautionnement est un contrat par lequel une personne (la caution) s'engage envers le créancier à garantir le paiement de la dette contractée par le débiteur (art. 492 du Code des Obligations (CO)).

Le cautionnement est un contrat unilatéral : seule la caution prend un engagement dont le créancier est entièrement bénéficiaire. Par le contrat, la caution s'engage envers le créancier d'un débiteur principal à répondre accessoirement de l'exécution de la dette pécuniaire de ce dernier.

L'engagement d'une caution peut prendre deux formes différentes. Le cautionnement solidaire et le cautionnement simple :

1. Le cautionnement solidaire est la forme d'engagement par caution qui est la plus courante en pratique. Il est prévu à l'art. 496 CO. Avec un cautionnement solidaire, le créancier peut rechercher la caution avant de poursuivre le débiteur principal et sans être tenu de réaliser préalablement les gages immobiliers qu'il peut avoir à l'encontre de ce même débiteur.

2. Le cautionnement simple, prévu à l'art. 495 CO, crée une obligation strictement subsidiaire: le créancier ne peut pas poursuivre la caution aussi longtemps qu'il n'a pas fait valoir ses droits contre le débiteur.

Sauf exception pour les cautionnements en cours, la forme de cautionnement prévue dans le cas présent, et autorisée dans le règlement d'application de la loi sur les finances, est un cautionnement simple.

5.2 *Octroi du cautionnement, quelle compétence ?*

L'octroi d'un cautionnement s'apparente à l'octroi d'un crédit d'engagement, puisque le risque lié au cautionnement est un engagement financier réel potentiel (réalisation de la caution). Par conséquent, les limites de compétences habituelles s'appliquent, à savoir jusqu'à CHF 100'000.- pour le Conseil communal. Un cautionnement au-delà de cette limite relève par conséquent de la compétence du Conseil général.

5.3 *Implication financière et rémunération du cautionnement*

Le cautionnement, si le risque ne se réalise pas, n'as pas d'incidences financières directes dans le compte de résultat (mis à part la rémunération dudit cautionnement accordé). Le cautionnement est présenté sur l'annexe aux comptes en MCH2. En revanche, les montants pour lesquels la Ville se porte caution sont intégrés dans le calcul du rating propre à la Ville de La Chaux-de-Fonds auprès de nos prêteurs potentiels. Comme un handicap sportif dans le milieu de la voile tient compte de la conception et de la taille des voiles, le rating tient compte des handicaps financiers d'un emprunteur. Plus les engagements conditionnels sont importants, plus le rating se dégrade et plus la marge pratiquée par le prêteur sera importante.

Le coût du cautionnement est donc indirect, en péjorant la marge qui sera pratiquée sur nos futurs emprunts. Il est difficile d'évaluer l'ampleur de la détérioration de notre rating. Ce dernier est confidentiel et le calcul n'est souvent pas effectué par les établissements prêteurs, mais sous-traité à un partenaire externe.

Pour tenir compte de la dégradation du rating, la nouvelle loi sur les finances (LFinEC) et son règlement d'application (RLFinEC) prévoient la rémunération du cautionnement. Le RLFinEC prévoit une méthode pour fixer le taux de rémunération compris dans une fourchette de 0.5% à 1.5% suivant les cas. Le détail de la définition du taux de rémunération figure en annexe du présent rapport. Le règlement prévoit également que le cautionnement doit être alloué pour une période déterminée d'au maximum 25 ans.

Conséquences sur les finances

Comme déjà relevé dans le chapitre précédent, le cautionnement n'a pas d'impact direct sur le compte de résultat si la caution n'est pas exercée, hormis par la rémunération payée par le bénéficiaire. Les effets de la dégradation des conditions d'emprunts ne sont pas chiffrables.

Le taux de rémunération est déterminé selon la durée initiale de cautionnement et l'analyse du risque. Il fait l'objet d'un réexamen tous le cinq ans. Ce dernier point explique que le taux de rémunération n'est pas fixé par l'arrêté du Conseil général, en laissant au Conseil communal la compétence de l'adapter en fonction de l'évolution des indicateurs financiers de l'entité cautionnée.

A titre illustratif, la rémunération calculée pour le cautionnement de la société ARESA est présentée dans le tableau ci-dessous. Les indicateurs financiers déterminant le taux de rémunération se basent sur les comptes 2014 d'ARESAs. Une révision sera effectuée au mois de septembre 2016 sur la base des comptes 2015 de la société.

Etapas	Prêteur	Cautionnement	Durée	Taux de rémunération	Rémunération
		Part La Chaux-de-Fonds selon comptes 2014 des débiteurs			La Chaux-de-Fonds
1 à 2					
	Confédération (LIM)	45'300.00	2 ans	0.50%	226.50
3 à 5					
	BCN	2'437'500.00	25 ans	0.75%	18'281.25
3					
	Confédération (LIM)	41'400.00	1 an	0.50%	207.00
	Etat Neuchâtel (LIM)	41'400.00	1 an	0.50%	207.00
4					
	Etat Neuchâtel (LIM)	27'825.00	1 an	0.50%	139.10
	Confédération (LIM)	27'825.00	1 an	0.50%	139.10
5					
	Confédération (LIM)	86'700.00	4 ans	0.50%	433.50
6					
	Confédération (LIM)	361'500.00	19 ans	0.75%	2'711.25
	Total	3'069'450.00			22'344.70

La rémunération d'un cautionnement est d'au minimum 0,5%. La loi nous impose de surveiller 4 critères qui sont la durée du cautionnement ainsi que le résultat, les liquidités et l'endettement de la société. Ces critères correspondent chacun à 0,25 point de pourcentage pouvant être ajouté au 0,5% de base.

Compte tenu de la situation financière d'ARESAs et des durées courtes pour les garanties émises, la plupart des cautionnements pourront être rémunérés aux taux minimum de 0,5%.

S'agissant des longues durées pour deux cautionnements, la rémunération qui sera facturée pour ceux-ci doit être majorée de 0,25%, si bien que le taux sera de 0,75%.

Conclusion

Il est aujourd'hui une réalité que l'accès au financement ARESA n'est pas envisageable sans un cautionnement d'une collectivité publique.

Ainsi, et compte tenu des développements exposés dans le présent rapport, le Conseil communal soumet à votre autorisation la mise à jour des arrêtés réglant les cautionnements en cours ainsi que l'abrogation des anciens arrêtés en vigueur.

Certains que vous admettez le bien-fondé de notre démarche, et au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir voter les dix arrêtés ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

Sylvia Morel

La chancelière

Celia Clerc

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

Vu la loi sur les communes, du 21 décembre 1964
Vu la loi sur les finances de l'Etat et des communes, du 24 juin 2014
Vu le rapport du Conseil communal, du 10 août 2016

Arrêté N° 1

arrête:

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 550'000.- accordé par la Confédération helvétique, par le Département fédéral de l'économie, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 45'300.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement est de type simple et fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Art. 3.-** La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, soit 2 ans, et au plus tard jusqu'au 31.12.2017. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 2

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt de CHF 3'250'000.- accordé par la Banque Cantonale Neuchâteloise à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 2'437'500.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Art. 3.- La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, mais au maximum 25 ans dès le début effectif du cautionnement, soit au plus tard le 31.12.2040. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.

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

Arrêté N° 3

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 500'000.- accordé par la Confédération helvétique, par le Département fédéral de l'économie, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 41'400.-.

Art. 2.- Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Art. 3.- La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, soit 1 an, et au plus tard jusqu'au 31.12.2016. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.

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

Arrêté N° 4

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 500'000.- accordé par le Canton de Neuchâtel, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 41'400.-.

Art. 2.- Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Art. 3.- La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, soit 1 an, et au plus tard jusqu'au 31.12.2016. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.

- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 5

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 275'000.- accordé par le Canton de Neuchâtel, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 27'825.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Art. 3.-** La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, soit 1 an, et au plus tard jusqu'au 31.12.2016. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 6

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 275'000.- accordé par la Confédération helvétique, par le Département fédéral de l'économie, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 27'825.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Art. 3.-** La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, soit 1 an, et au plus tard jusqu'au 31.12.2016. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 7

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 347'000.- accordé par la Confédération helvétique, par le Département fédéral de l'économie, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 86'700.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Art. 3.-** La durée de cautionnement est fonction de la durée du prêt restant, soit 4 ans, et au plus tard jusqu'au 31.12.2019. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 8

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de la Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner le prêt LIM de CHF 530'000.- accordé par la Confédération helvétique, par le Département fédéral de l'économie, à ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, à concurrence de CHF 361'500.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Art. 3.-** La durée de cautionnement est fonction de la durée de vie du prêt restant, soit 19 ans, et au plus tard jusqu'au 31.12.2034. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 9

- Article premier.-** Le Conseil communal est autorisé, au nom de La Ville de La Chaux-de-Fonds, à cautionner de nouveaux emprunts d'ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA, pour un montant maximum de CHF 800'000.-.
- Art. 2.-** Le cautionnement fait l'objet d'une rémunération. Le Conseil communal règle les modalités de la rémunération selon les dispositions légales en vigueur afin de tenir compte du risque pris par la Ville de La Chaux-de-Fonds.
- Art. 3.-** La durée de cautionnement est fonction de la durée de vie économique du projet, mais au maximum 25 ans dès le début effectif du cautionnement. La garantie ne s'applique qu'au montant résiduel dû.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

Arrêté N° 10

- Article premier.-** Sont abrogés les arrêtés relatifs au cautionnement de la société ARESA, Aéroport régional des Eplatures SA :
- Arrêté du CG du 28.04.1986 pour un montant de CHF 600'000.-;
 - Arrêté du CG du 27.10.1987 pour un montant de CHF 360'000.-;
 - Arrêté du CG du 23.01.1996 pour un montant de CHF 3'125'000.-;
 - Arrêté du CG du 22.02.2000 pour un montant de CHF 1'095'000.-;
 - Arrêté du CG du 26.04.2001 pour un montant de CHF 990'000.-;
 - Arrêté du CG du 20.11.2012 pour un montant de CHF 800'000.-.
- Art. 2.-** Ces derniers sont remplacés par les arrêtés du 29 août 2016 portant sur des montants de CHF 45'300.-, CHF 2'437'500.-, CHF 41'400.-, CHF 41'400.-, CHF 27'825.-, CHF 27'825.-, CHF 86'700.-, CHF 361'500.- et CHF 800'000.-.
- Art. 3.-** Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté après les formalités légales.

M. Marc Schafroth, Président : On sent que du monde est content. C'est bien. Pourvu que ça continue.

Le postulat est classé.

M. Marc Schafroth, Président : A qui puis-je donner la parole ? Pour le POP, M. Boukhris, comme ça je ne vous oublie pas.

RIRES

M. Karim Boukhris, POP : Merci Monsieur le Président. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le POP a pris connaissance avec intérêt du rapport qui nous est présenté. S'agissant d'une actualisation de modalités législatives, il n'y a pas grand chose à dire sur ce genre de rapport.

On sait que ce rapport est arrivé sur notre table à cause de la LFinEC, qui va provoquer un changement au bilan, qui va avoir des incidences sur la notation financière de la Ville, et potentiellement sur nos taux d'intérêts comme nous devons emprunter de l'argent, et voire une baisse pour la capacité d'investissement de la Ville. La LFinEC, c'est du bonheur à chaque étape de sa réalisation.

RIRES

Il y a tout de même dans ce rapport une nouveauté, c'est qu'on demande un rendement sur les cautionnements. Nous sommes assez d'accord que le rendement soit faible, il est au taux quasiment minimum, vu qu'on demande un rendement de 0,5% à nos cautionnements. C'est heureux pour la société ARESA, qui a déjà de la peine à tourner, je pense qu'on ne va pas donner à ARESA des taux d'intérêts trop élevés sur les cautionnements. Par contre, si ARESA peut faire un effort et elle aussi trouver un moyen d'augmenter ses revenus, notamment en augmentant ses taxes d'aéroport, cela pourrait peut-être donner aussi un peu d'air bienvenu.

Comme vous l'aurez compris, le POP acceptera ce rapport et en remercie ses auteurs.

M. Manuel Fraga, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a bien pris connaissance du rapport concernant les cautionnements accordés à la société ARESA.

Comme nous le savons tous, l'aéroport des Eplatures est nécessaire à l'industrie horlogère principalement. Il est fortement lié au développement de notre Ville ainsi qu'en tant que symbole de l'activité aéronautique de

notre région. Il est également un attrait pour les déplacements liés au tourisme, ce qui est un atout non-négligeable.

Pour ces raisons, le groupe UDC est favorable au soutien de cette activité et acceptera ce rapport et lesdits arrêtés. Je vous remercie de votre attention.

M. Cédric Haldimann, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le rapport qui nous a été soumis n'a pas provoqué de grandes discussions au sein du groupe PLR en ce qui concerne les demandes faites.

En effet, il s'agit de s'aligner sur la nouvelle loi sur les finances, la LFinEC, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Dorénavant, nous devons faire des cautionnements simples. Ils doivent être limités dans le temps et rapporter des intérêts. Comme les cautionnements actuels étaient faits solidairement avec Le Locle, il faut les dénoncer et refaire des nouveaux cautionnements simples. La clef de répartition a été décidée de 25% pour Le Locle et 75% pour nous. Cela n'appelle aucun commentaire de notre part.

Par contre, nous avons eu un débat nourri en ce qui concerne l'avenir de l'aéroport. Pour le PLR, c'est un outil important du développement économique de notre ville et de la région toute entière. Nous souhaitons rappeler quelques dates et faits.

1912 : choix du terrain des Eplatures pour un premier meeting, soit il y a 104 ans.

1919 : semaine aéronautique du 11 au 16 octobre, avec la présence tout de même de 20'000 personnes. Événement portant un grand intérêt. A refaire.

1927 : inauguration de l'aérogare. A noter donc qu'il aura 90 ans l'année prochaine. C'est quelque chose à fêter.

1930 : l'aéroport des Eplatures devient douanier.

J'arrêterai là la citation des dates importantes qui montrent l'essor de notre aéroport. Dès 1930, il peut faire les opérations douanières et devient ainsi un maillon important dans le réseau aérien suisse et européen. S'en sont suivies des agrandissements de pistes, des améliorations de vols et de sécurité, pour être ce que nous connaissons aujourd'hui.

Pour faire face à ces développements indispensables, il est normal d'investir. Et des cautionnements de la Ville sont donc non seulement indispensables, mais naturels.

Le groupe PLR va donc accepter ce rapport et il encourage chaque groupe d'en faire de même, et surtout que nous soyons toutes et tous des ambassadeurs de ce magnifique outil de développement économique, industriel et même touristique. Il est unique dans la région. Bien des villes nous envient. Sachons le préserver, le développer et lui donner les moyens de relever les défis du XXI^{ème} siècle. Je vous remercie de votre attention.

Mme Silvia Locatelli, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Disons-le d'emblée, et sans maintenir aucun suspens, le parti socialiste également acceptera le rapport relatif aux cautionnements accordés à ARESA. En effet, il paraît relativement difficile d'en faire autrement, puisque cela a été dit, le Conseil communal soumet à notre autorité une adaptation des contrats de cautionnement octroyés à l'aéroport, elle-même imposée par les modifications de la législation financière cantonale.

Cependant, bien que nous pourrions nous arrêter à ce constat, que l'enjeu ne soit pas des plus conséquents, il faut bien l'avouer, et que nous soyons face à un rapport relativement technique du point de vue légal comme comptable, il est apparu que certaines remarques relatives à la construction et au contenu du rapport s'imposaient.

Tout d'abord pour exprimer un regret. Même si le PLR vient de dire un certain nombre de dates importantes pour l'aéroport, nous souhaitons appuyer, une fois n'est pas coutume, le constat qui est fait par le PLR. En effet, l'aéroport des Eplatures est un outil important pour l'attractivité des Montagnes neuchâteloises et même de tout le canton. Une attractivité non seulement touristique ou liée aux loisirs, mais avant tout en lien direct avec les besoins exprimés par les industries de cette région.

Ainsi, il aurait été intéressant et même relativement utile en ce début de législature, avec de nouvelles personnes siégeant dans les deux Conseils, de profiter de ce rapport pour revenir sur ce qu'est ARESA et ce qu'apporte ARESA, ce même si les rapports précédents y reviennent, j'en conviens.

L'aéroport comme outil important, mais aussi comme outil collectif développé grâce à la volonté, il faut aussi le dire, des deux Villes du Haut et du Canton, entités à qui ARESA appartient. Cela aurait pu également être rappelé, puisque ce fait nuance quelque peu l'impression donnée par le rapport que la Ville fait une opération bénéficiaire. Entendons-nous bien, la participation de la Ville à l'aéroport est à notre sens essentielle. Cependant, nous estimons qu'il est important de poser correctement la donne pour comprendre la finalité réelle de ces opérations.

Cela nous amène d'ailleurs une question relative à la rémunération des cautionnements de manière globale, puisqu'il en est question dans ce rapport. Est-ce que le Conseil communal a déjà une idée du montant global de ce que ces opérations pourraient rapporter ?

Relevons enfin qu'il est cocasse de voir qu'un rapport relatif à un aéroport régional, bien que sis sur territoire chaux-de-fonnier, ne comporte pas la rubrique Collaborations intercommunales, certainement parce que la réponse semble évidente. Malgré cette évidence, nous aurions souhaité savoir si le Conseil communal connaît le calendrier du côté de la Ville du

Locle qui, donc, devrait faire passer le même type de rapport devant son législatif.

Comme dit en préambule, le groupe socialiste acceptera ce rapport et remercie d'emblée le Conseil communal pour sa réponse.

M. Pierre-Yves Blanc, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Avec la mise en place de la LFinEC, nous devons, pour nous mettre en conformité avec la nouvelle législation, voter ce soir dix arrêtés. Les Verts les accepteront, non sans quelques réticences et interrogations quant à l'avenir d'ARESA et aux engagements de notre Ville.

Nous pouvons comprendre qu'historiquement les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds se soient engagées pour le développement de cet aéroport devenu aéroport, qui a contribué au rayonnement de notre région et à son attractivité. Maintenant, il est là, proche de zones dévolues à l'industrie, il fonctionne parfaitement, faisant même notre fierté en étant l'aéroport le plus haut d'Europe avec le vol aux instruments et surtout quand on apprend qu'un avion n'a pas pu se poser en plaine et qu'il est venu chez nous, hors du brouillard.

Mais a-t-on encore besoin de perfuser financièrement cette société ? La question de ce cautionnement se pose avec d'autant plus d'acuité quand on connaît la fragilité de nos finances. Et serions-nous à même de répondre à ces engagements en cas de graves problèmes financiers pour ARESA ?

Nous avons le sentiment qu'ARESA devrait passer un cap en augmentant son capital privé et en se profilant comme une entreprise ayant une obligation de rentabilité et d'autofinancement. N'entretenons-nous pas un aéroport bon marché, à bas coût, techniquement au point, donnant toutes les garanties de sécurité, avec des hangars ayant quand même plus de cinquante ans qui demanderont à être changés pour des utilisateurs aisés voire très fortunés, hommes et femmes d'affaires, vacanciers ?

Les vols d'affaires représentant la plus importante part du trafic avec des jets valant plusieurs dizaines de millions d'euros. N'y a-t-il pas là une source d'importants revenus ? Ces hommes et femmes d'affaire portent-ils beaucoup d'attention à notre région et à ses habitants ? Nous osons en douter quand on apprend les vagues de licenciements annoncés dans la presse.

Les Verts savent bien qu'aucune richesse ne peut se faire sans une économie saine et des entreprises performantes. Nous remettons simplement en cause un engagement qui n'a, socialement et économiquement, plus lieu d'être. Merci de votre attention.

M. Marc Schafroth, Président : Merci. Le PDC a renoncé à son tour de parole, c'est juste ?

M. Blaise Fivaz, PDC : Mais absolument, tout a été dit, Monsieur le Président. Ça ne sert à rien de rajouter sur le débat pour prolonger la séance.

RIRES

Mme Sylvia Morel, Présidente du Conseil communal, Finances, économie, ressources humaines et espaces publics : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au nom du Conseil communal, je vous remercie d'accepter ce rapport, qui a soulevé bon nombre de questions auxquelles je vais essayer de répondre, pour lesquelles je ne suis pas sûre d'avoir toutes les réponses.

Tout d'abord, la LFinEC. Effectivement, M. Boukhris, vous n'aimez pas trop la LFinEC. Ma foi, on doit maintenant appliquer ce règlement, qui nous impose de prélever un taux, en général 0,5%, sur le montant des cautionnements que l'on fait. Ce ne sont pas des sommes astronomiques, mais voilà, ça représente quand même environ CHF 6'000'000.- à CHF 7'000'000.-. On ne m'a pas signalé votre question, mais j'ai pris le budget, dans lequel je n'ai pas la situation de tous les cautionnements, donc je ne suis pas sûre. C'est simplement en consultant les comptes 2015 que vous pouvez voir pour combien nous cautionnons. Et nous appliquons en principe le 0,5%, voire un petit peu plus si la durée du cautionnement est très éloignée. Mais je ne peux pas vous renseigner plus en détail.

Ce rapport est déjà passé au Conseil général du Locle. Il a été fait exactement dans le même format, les deux financiers se sont mis d'accord pour la présentation de ce rapport, et nous n'avons pas mis de l'historique. Ils ont voulu avoir un rapport relativement semblable, où on avait bien défini que nous prenions les 75% en charge, et eux les 25%.

Effectivement, c'est quand même important, dans le bilan d'une Ville, de montrer pour combien on cautionne, parce qu'effectivement, tout à coup, on doit verser des montants importants. Dans le cas d'ARESA, on ne se fait pas de souci, la société est bien gérée, ils ont des comptes positifs. Evidemment qu'il serait bien que cet aéroport se développe, le Conseil communal est aussi favorable à son développement. Mais les choses ne sont quand même pas si simples et avec la conjoncture économique un peu difficile, le responsable de cet aéroport nous dit que les patrons des entreprises comptent, et bien souvent aujourd'hui ils posent à Genève et viennent ensuite en train jusqu'à La Chaux-de-Fonds ou dans la région. Donc c'est quand même beaucoup plus réfléchi de prendre un petit avion, comme ça, ça a quand même des coûts importants. Un petit vol, c'est en tout cas CHF 4'000.-. Donc il faut se profiler peut-être dans d'autres créneaux pour développer notre aéroport. Mais tout le monde y travaille et on est vraiment convaincu que c'est un atout important pour La Chaux-de-Fonds. Il faut qu'on puisse le maintenir et le développer.

Maintenant, c'est vrai aussi que ça nous crée quelques problèmes au niveau des emprunts, pas seulement à cause de ces cautionnements, mais ça se voit maintenant dans notre bilan que nous avons des sommes que nous n'avons pas empruntées personnellement, mais que l'on pourrait devoir rembourser. En ce qui concerne ARESA, on n'a pas de souci, mais on en a quand même un avec Polyexpo, qu'on a provisionné. Effectivement, à un moment donné, suivant qui on cautionne, il peut y avoir des soucis. Et finalement, c'est assez normal que la Ville puisse aussi avoir une petite indemnité pour le risque qu'elle prend.

Au niveau de l'historique, effectivement, on n'y a pas pensé et ce sont des financiers qui ont préparé le rapport, parce qu'ils pensaient qu'il n'y avait qu'un aspect financier de faire passer la LFinEC. Mais c'est vrai que cet aéroport est extrêmement important pour nous.

Sans ça, je crois que j'ai répondu à peu près à toutes vos questions. Sans quoi, vous m'interpellez encore une fois. Je vous remercie de l'accueil que vous faites à ce rapport.

Mme Silvia Locatelli, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Sauf erreur, il n'a pas été répondu à la question de l'évaluation des montants globaux que ce type d'opération pourrait amener dans d'autres contrats de cautionnement, ce qui ne manquera pas de se faire.

Mme Sylvia Morel, Présidente du Conseil communal, Finances, économie, ressources humaines et espaces publics : Je vous ai répondu que je n'avais pas pris le livre des comptes et que j'estime à CHF 7'000'000.-, mais je ne suis pas sûre, multiplié par 0,5%, ça doit être à peu près le montant que l'on perçoit.

Pour ARESA, dans le cas présent, ces 0,5% ne posent pas véritablement un problème, parce qu'en même temps, ils ont pu renouveler des emprunts à des taux nettement inférieurs actuellement, parce qu'on les a cautionnés et qu'ils récupèrent largement ces 0,5%.

Les dix arrêtés sont adoptés par 39 voix sans opposition.

M. Marc Schafroth, Président : Après la gymnastique que vous venez de faire, je vous octroie une pause de 5 minutes, 5 minutes !

C'est assez pour la clope. A tout à l'heure.

PAUSE

Rapport d'information du Conseil communal relatif au choix du type de véhicules pour les transports publics urbains

(du 10 août 2016)

au Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Dans son rapport présenté le 6 mars 2012 (*Rapport relatif à une demande de crédit pour le réaménagement de la Place de la Gare – PdIG*), le Conseil communal informait le Conseil général de la décision des TRN (à l'époque la fusion n'était pas encore effective puisqu'elle est en vigueur depuis juin 2012) de renoncer à exploiter des lignes de trolleybus en ville de La Chaux-de-Fonds au profit des bus hybrides.

Le rapport du 6 mars 2012 mentionnait les explications suivantes : *"Les lignes de contact des trolleybus arrivant au terme de leur durée de vie d'exploitation, les TRN ont évalué, l'année dernière (en 2011), leur renouvellement sur l'ensemble du réseau. Il s'est agi là d'une réflexion globale menée par une entreprise indépendante, et sans lien direct avec la question du réaménagement de la PdIG – hormis en termes de planning. Les raisons évoquées par l'entreprise pour l'abandon des trolleybus sont les suivantes :*

- *coût du remplacement et de l'entretien de l'infrastructure aérienne : le seul remplacement des infrastructures de la Place serait devisé à CHF 2,5 mios (montant annoncé par TRN au projet d'agglomération de 2007);*
- *coût du parc véhicules : l'exploitation trolleybus engendre un nombre de véhicules supérieur, notamment en raison des "doublures" autobus à conserver en cas de panne ou d'interruption d'itinéraires;*
- *extension des locaux : les garages et ateliers TRN étant proches de la saturation, le maintien du parc trolleybus aurait engendré d'importants travaux d'extension des locaux;*
- *conditions climatiques : l'entretien hivernal, particulier à La Chaux-de-Fonds, est pénible pour le personnel, coûteux et peu respectueux de l'environnement (plus d'une tonne de dégivrant utilisée par année);*

- *conditions d'exploitation : au-delà du manque de flexibilité du réseau trolleybus en cas de manifestations ou de chantiers, et de la difficulté à faire évoluer le réseau, la législation fédérale exige désormais des formations distinctes pour les conducteurs de trolleys et d'autobus;*
- *amélioration des technologies : si la question n'était pas envisageable il y a quelques années, les avancées récentes permettent de s'orienter vers le remplacement du parc trolleybus par des véhicules présentant des bilans énergétiques comparables, voire plus favorables.*

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

La décision de TRN a suscité le dépôt d'un postulat et d'un amendement au rapport présenté le 6 mars 2012 pour demander au Conseil communal d'entreprendre une étude comparative entre les différents modes de transports.

Le Conseil communal s'est donc exécuté et, sur la base d'un cahier des charges établi conjointement par les services communaux et l'entreprise de transports publics, a lancé un appel d'offres auprès de trois bureaux d'ingénieurs spécialisés. Au final, le choix du Conseil communal s'est porté sur l'équipe composée de Transitec Ingénieurs et de l'Institut de l'énergie et de la mobilité de la Berner Fachhochschule à Bienne.

L'étude comparative a fait l'objet d'un rapport à l'attention du Conseil général. Le Conseil communal a finalement décidé de retirer ce rapport de l'ordre du jour de la séance du 30 juin 2014 au vu des remarques et des questions exprimées par de nombreux conseillers généraux lors d'une séance d'information le 25 juin 2014 et des premières réactions des partis à la lecture du rapport.

Le Conseil communal a dès lors soumis un nouveau rapport au Conseil général lors de la séance du 26 août 2014 afin de créer une commission ad hoc pour le suivi de ce dossier. Cette commission, composée de treize membres du Conseil général avec une répartition au prorata des partis, a été chargée d'élaborer, selon l'article 3 du règlement de la commission, un rapport à l'attention du Conseil général sur le choix du type de véhicules pour les transports publics urbains pour ce dossier. C'est l'objet du présent rapport.

Commission ad hoc du Conseil général

La commission s'est réunie à sept reprises et a traité des points suivants :

1^{ère} séance – 30 octobre 2014 : après un rappel du rôle de la commission, un historique du dossier a été fait à l'intention des commissaires. Le chef du service des transports, invité à toutes les séances, au même titre que le directeur de transN, a expliqué la répartition des coûts de transports publics urbains ainsi que le processus de décision et les critères d'acceptabilité du Canton pour l'acquisition de nouveaux matériels.

2^e séance – 16 décembre 2014 : il a été discuté de l'intérêt de faire des tests avec différents types de matériel roulant, notamment un bus Van Hool qui permet le percharge-dépercharge, ce qui aurait comme avantage d'éviter de devoir réinstaller des lignes de contact sur la PdIG. La commission a également débattu de savoir qui allait synthétiser les résultats des tests. Il est retenu alors de partir des critères de comparaison utilisés par le bureau Transitec et de les adapter.

3^e séance – 11 février 2015 : la commission a validé un cahier des charges avec des critères de comparaison pour le choix d'un mandataire qui sera chargé de faire une étude comparative entre le trolleybus articulé Van Hool et le bus diesel Euro 6. Dans cette même séance, la commission a décidé de retenir trois bureaux pour l'appel d'offres.

4^e séance – 26 mars 2015 : le directeur technique des transports publics genevois (TPG) et le responsable technique des transports publics fribourgeois (TPF) ont été invités pour parler de leurs expériences, notamment par rapport aux nouveaux matériels. Le nouveau directeur technique de transN était également présent. Il s'agissait d'avoir leur appréciation générale sur les trois types de matériel roulant (trolleybus – y compris à percharge-dépercharge -, le bus hybride et le bus diesel Euro 6). Ainsi, la commission cherchait à déterminer si les modes de transports publics urbains envisagés à La Chaux-de-Fonds, et notamment pour la phase test, étaient cohérents.

Avec un parc de 424 véhicules au 26 mars 2015 (91 trolleybus, 104 tramways et 229 autobus/minibus), les TPG ont un réseau et des moyens tout autre que transN. Pour information, le bassin de population desservi par les TPG est d'environ 475'000 habitants. La stratégie des années à venir est de maintenir et de développer la mobilité électrique dans le centre urbain et sur les axes forts. Les TPG effectuent d'ailleurs des tests sur du nouveau matériel, notamment le système TOSA (12 autobus), décrit plus loin dans le rapport. Selon le directeur technique des TPG, l'investissement le plus favorable est le bus diesel Euro 6, le plus respectueux de l'environnement et le plus confortable est le trolleybus et celui de l'avenir est le bus électrique à recharge rapide. Par contre, il exclut d'emblée le bus hybride comme solution performante et d'avenir. Le nouveau directeur technique de transN partage cet avis.

Le parc des TPF est composé de 150 véhicules, tous diesel pour le réseau régional. Pour l'agglomération fribourgeoise qui compte 80'000 habitants, il y a 21 véhicules électriques sur 50. Les TPF connaissent la technologie du percharge-dépercharge de par leur ligne bi-mode (thermique, électrique) : le directeur technique des TPF exprime à ce sujet sa perplexité.

A l'issue de ces présentations, les deux invités indiquent qu'il n'existe pas en l'état de "bon" mode de transports urbains incontestable pour La Chaux-de-Fonds, notamment parce que la technologie évolue très vite.

Au vu du coût annoncé de CHF 100'000.- pour effectuer un test sur le réseau chaux-de-fonnier avec un trolleybus articulé Van Hool, qui aurait été loué aux TPG, la commission renonce à l'expérience.

5^e séance – 24 novembre 2015 : l'audition des trois responsables techniques des TPG, des TF et de transN a permis d'éliminer le bus hybride. L'alternative concerne donc désormais le trolleybus et le bus diesel EURO 6.

Le chef du service des transports a présenté les impacts financiers sur le pot commun en cas de substitution du trolleybus. Le montant global au pot commun (CHF 27,6 mios en 2016) serait ventilé différemment entre les communes, ceci en raison de la modification des points qualité. Pour La Chaux-de-Fonds, cela représenterait une diminution de contribution de CHF 1,6 mio par année sur la base 2016 (soit en intégrant la participation au fonds d'infrastructure ferroviaire – FIF – et les coûts de l'horaire 2016). En deuxième partie de séance, le directeur de transN a présenté une comparaison des coûts d'investissement et de fonctionnement entre le trolleybus et l'autobus Euro 6. Les coûts de réinstallation de lignes de contact sur la PdIG s'élèvent à CHF 1,6 mio et seraient à charge de la Ville. En fin de séance, le chef du service des transports a présenté le résultat de l'expertise sur la pollution de l'air. Il en ressort que l'Euro 6 pollue bien évidemment plus que le trolleybus mais largement en dessous des normes précédentes.

6^e séance – 7 mars 2016 : suite aux chiffres articulés dans le cadre de la séance du 24 novembre 2015, une discussion a eu lieu au sein de chaque parti politique afin de décider de la position à adopter en lien avec la diminution de contribution de La Chaux-de-Fonds de CHF 1,6 mio par année au pot commun en cas d'abandon du trolleybus. Après discussion au sein de la commission, il en ressort que le trolleybus semble être la meilleure solution pour les commissaires de gauche, mais il est impensable de garder ce mode de transport avec une telle différence financière de participation au pot commun. Les coûts de réinstallation des lignes de contact sur la PdIG sont également très importants. Il faudrait dès lors envisager la solution du perchage-déperchage. Pour la droite, l'important est de garantir une desserte en transports publics urbains de qualité au coût le plus bas possible avec les nuisances environnementales les plus faibles possibles. Le système de perchage-déperchage est impensable car cela concernerait beaucoup trop de mouvements par jour. Il y a également le problème de l'accumulation d'énergie nécessaire pour faire fonctionner le chauffage le temps du déperchage.

Une préoccupation exprimée par les commissaires porte sur la possibilité de modification de la clé de répartition du pot commun, notamment du poids du trolleybus dans le calcul du point qualité. De fait, à coût équivalent ou différence faible, la majorité de la commission préférerait le maintien des trolleybus.

Ainsi, la commission décide au terme du débat de :

- passer aux autobus Euro 6 durant une période temporaire;
- maintenir les lignes de contact (les coûts d'entretien seront repris à charge de la Ville). Ainsi, si dans l'avenir la clé de répartition devait changer favorablement pour les trolleybus ou que la technologie des trolleybus devait s'avérer le seul modèle électrique crédible, il serait toujours possible de revenir à ce type de véhicules. Dès qu'une orientation pourra être prise, les lignes de contact seront ou non démontées;
- création d'une commission "transports";
- demander à transN et au Canton de mettre en place une veille technologique pour étudier, le cas échéant faire des tests, sur des nouveaux modes de transports sachant que la flotte actuelle devra être changée à l'horizon 2024, cette échéance nécessitant une décision vers 2021-2022.

7^e séance – 6 juin 2016 : la commission a pris connaissance du présent rapport et l'a accepté à 7 voix contre 1. Le classement du postulat a été accepté à 5 voix contre 3.

Flotte des transports publics urbains sur le réseau de La Chaux-de-Fonds

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des véhicules sur le réseau transN. Une différenciation est faite entre l'ensemble du réseau transN et le réseau de La Chaux-de-Fonds. La comparaison porte sur quatre années sur la base des chiffres annoncés dans les rapports de gestion.

		Trolleybus	Autobus / minibus	Bus hybrides	Total ²
Au 31.12.2012	Réseau LCF	5	33	7	45
	Total transN	44	85	7	136
Au 31.12.2013	Réseau LCF	7	35	7	49
	Total transN	43	94	7	144
Au 31.12.2014	Réseau LCF	0*	43	7	50
	Total transN	37	95	7	139
Au 31.12.2015	Réseau LCF	0	42	6	48
	Total transN	34	100	6	140

* Les trolleybus ont circulé sur le réseau chaux-de-fonnier jusqu'au 20 mai 2014.

Au niveau du réseau de La Chaux-de-Fonds, dont le réseau de jour figure sur le plan ci-dessous, les trois lignes principales (301, 302 et 304) fonctionnaient jusqu'au 20 mai 2014 (date du début des travaux préparatoires à la PdIG) avec le système du trolleybus.

² Le matériel ferroviaire et les funiculaires ne sont pas comptabilisés



Les éléments figurant ci-dessous sont une synthèse des différentes discussions menées au sein de la commission et des informations fournies par transN.

Comparaison financière

Le trolleybus a une durée de vie de 20 ans alors qu'elle n'est que de 10 ans pour l'autobus et l'hybride. Le prix d'investissement est de CHF 500'000.- pour un autobus. Le trolleybus coûte CHF 1,2 mio mais nécessite un nouvel investissement au milieu de sa vie pour le moteur d'appoint appelé GMA (Groupe de Marche Autonome). Quant à l'hybride, l'investissement est de CHF 800'000.- et CHF 60'000.- au milieu de sa vie pour changer la batterie. Rapporté à un coût annuel sur 20 ans, le trolleybus coûte CHF 60'000.-/an, l'hybride CHF 86'000.- et l'autobus CHF 50'000.-/an.

Il a été demandé à transN de déterminer les coûts liés aux trolleybus avec notamment une comparaison sur les coûts d'entretien par rapport aux autobus. TransN, dans un courrier daté du 11 avril 2016, précise les éléments financiers suivants : *"la ligne de contact du trafic urbain de La Chaux-de-Fonds, d'une valeur historique de CHF 5'304'773.- était déjà totalement amortie en 2012 à la date de création de transN. Les trolleybus 141-144 ont été liquidés sur la même année de sorte que les seuls 2 trolleybus à 2 essieux série 131-133 et 4 trolleybus articulés série 741-744 se trouvaient encore dans le parc de véhicules en 2012. Ces véhicules étaient eux aussi totalement amortis dans les comptes en 2012. Les 6 véhicules ont été liquidés sur l'exercice 2015. Il n'y avait pas de surcoût dus aux trolleybus par rapport aux véhicules thermiques sur les exercices 2014-2015. Cependant, il est à relever que l'entretien d'un véhicule thermique nécessite 230 heures de maintenance alors qu'un trolleybus en nécessite 280 soit environ 20 % de plus.*

Le montant des pièces d'entretien se monte à CHF 6'000.-/an pour un trolleybus et CHF 3'000.-/an pour un autobus soit un coût supplémentaire de 50 % hors entretien de ½ vie des trolleybus à l'âge de 10 ans.

Deux personnes à plein temps sont allouées au réseau électrique de La Chaux-de-Fonds et au réseau électrique ferroviaire des montagnes neuchâteloises. On peut estimer le temps de travail à ½ sur les lignes de trolleybus à La Chaux-de-Fonds soit environ CHF 100'000.-/an.

Le total des économies annuelles à un instant T en cas d'abandon du réseau trolleybus, soit 2014 et/ou 2015, sans amortissement de véhicules et sans amortissement de lignes de contact est estimé à CHF 160'000.-/an.

Il est à préciser que la réintroduction des trolleybus articulés dans le trafic urbain de La Chaux-de-Fonds aurait un impact sur le coût. En effet, transN devrait activer le nouveau matériel et donc commencer les amortissements, soit l'estimation :

- CHF 300'000.-/an : amortissements nouveaux véhicules : CHF 6 mios à 5 %;*
- CHF 100'000.-/an : amortissements nouvelles LC : CHF 2 mios à 5 %;*
- CHF 80'000.-/an : intérêts d'un nouvel emprunt de CHF 8 mios à 1 %.*

Les coûts estimés toutes choses étant égales par ailleurs de fonctionnement supplémentaire seraient alors de CHF 480'000.- en cas de réintroduction des trolleybus en sus des CHF 160'000.- mentionnés ci-dessus.

A noter que pour évaluer un coût d'une série de véhicules en comparaison avec d'autres types de véhicules, celui-ci doit être réalisé sur une durée de vie totale et non pas sur une photographie à un instant T.»

Trolleybus

Le trolleybus est intéressant du point de vue environnemental car la pollution locale de l'air et les nuisances sonores sont faibles. Le manque de souplesse du réseau lié à la contrainte des lignes de contact est un des points faibles de ce système de transport. La récupération d'énergie dans les descentes peut se faire pour les trolleybus. Cette lisibilité des lignes de contact est par contre un avantage pour les usagers qui arrivent à identifier le réseau dans l'espace public.

Il existe deux types de trolleybus, un type sans autonomie et un type avec autonomie, peut-être prometteur (cf. cas zürichoïse et lausannois).

Bus hybrides

Le bus hybride est attractif dans la souplesse de son exploitation à contrario du trolleybus qui a besoin des lignes de contact. La récupération d'énergie dans les descentes est intéressante au niveau environnemental même s'il faut noter que la

pollution de l'air et les nuisances environnementales sont plus importantes qu'avec le trolleybus.

A La Chaux-de-Fonds, transN exploite, depuis octobre 2012, 7 bus hybrides Solaris Urbino 18 sur la ligne 4, accessoirement également sur les lignes 1 et 2. Ces véhicules articulés peuvent accueillir jusqu'à 142 passagers et utilisent un système de propulsion hybride. Equipés d'un moteur diesel de 6,7 litres, contre 12 litres pour un autobus articulé conventionnel, ils permettent, selon le constructeur, de réaliser une économie de diesel de 20 à 30 % et de diminuer les émissions de CO₂, ainsi que le bruit généré.

Le bus hybride n'est pas adapté, selon transN, pour l'altitude et le climat de La Chaux-de-Fonds. De nombreux problèmes sont couramment constatés. Il consomme plus que l'autobus, soit 55 litres pour 100 kilomètres contre 50 litres pour 100 kilomètres, à cause du système de préchauffage du moteur qui doit constamment être enclenché (système Euro 0).

Contrairement à l'autobus, l'hybride n'est pas préconisé pour les tracés vallonnés, mais plutôt pour des villes avec une altitude adaptée à cette technologie. De plus, il existe peu de fournisseurs offrant ces types de véhicules, ce qui peut conduire à plusieurs problèmes.

A noter également que l'électronique et le froid ne font pas bon ménage lorsque le véhicule roule toute une journée en hiver.

Autobus Euro 6

La consommation d'un autobus est de 50 litres aux 100 kilomètres et 55 pour l'hybride.

Comme pour le bus hybride, l'intérêt du bus diesel est la flexibilité de l'exploitation du réseau car il n'y a pas de ligne de contact. L'autre point fort est le coût, car comparativement au trolleybus et au bus hybride, c'est le système de transport le moins cher en coûts d'investissement et de fonctionnement. Le point faible concerne les nuisances environnementales (bruit et air) même si la dernière norme Euro 6 offre d'excellentes performances en ce qui concerne la pollution de l'air.

Ce sont les modèles Citaro, produits par Mercedes, qui circulent à La Chaux-de-Fonds. Avec un moteur diesel, ces bus sont équipés d'un système d'assainissement des gaz d'échappement, d'un filtre à particules et d'un module de récupération d'énergie. Les performances sont comparables à celles d'un moteur hybride, avec une baisse de 66 % des particules émises et une diminution de 80 % d'oxyde d'azote pour les modèles Euro 6.

Calcul de la répartition des coûts de transports publics dans le canton de Neuchâtel

L'entrée en vigueur du FIF au 1er janvier 2016 a nécessité une modification de la loi cantonale sur les transports publics (LTP).

Avant 2016, la participation financière des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire était de CHF 300 mios par année. La Confédération contribuait en moyenne suisse aux charges de l'infrastructure ferroviaire à hauteur de 50 %, les cantons contribuant pour les 50 % restant. Sur la base des conventions sur les prestations 2013-2016 passées avec les entreprises de transport concessionnées, l'Etat de Neuchâtel et les communes participaient à hauteur de CHF 6,45 mios en moyenne annuelle (indemnités d'exploitation, indemnités d'amortissement et prêts versés aux entreprises de transport).

Avec le FIF, la participation financière des cantons a été fixée à CHF 500 mios par an. Pour le canton de Neuchâtel, l'indemnité augmente à CHF 10,67 mios.

Au niveau cantonal, avant le 1^{er} janvier 2016, la répartition du financement entre Canton et communes différait entre le trafic régional (TRV) et le trafic local (TU). Selon cet ancien système, le Canton prenait d'abord à sa charge 46 % du TRV, puis le solde était réparti paritaire entre le Canton et les communes. Pour le TU, la répartition était paritaire entre le Canton et les communes, soit 50 % chacun.

Une clé unique, et valable aussi bien pour le TRV que le TU, a été introduite par le Grand Conseil avec la modification de la LTP au 1^{er} janvier 2016 afin de simplifier la clé de répartition. Le Grand Conseil a dès lors accepté la modification de la LTP avec une prise en charge des indemnités par le Canton à hauteur de 60%, tant pour le TRV que le TU. Les communes prennent à leur charge le solde, soit 40 %. La clé intercommunale de répartition du "pot commun" n'a pas été modifiée.

L'article 30 de ladite loi indique que la part communale est répartie entre toutes les communes comme suit :

- 25 % en fonction de la population;
- 75 % en fonction de la qualité de leur desserte.

La qualité de la desserte est notée en fonction des critères objectifs suivants :

- le nombre de lignes;
- le nombre d'arrêts de la ligne;
- le mode de transport (bus, trolleybus, train ou tram, train grande ligne).

Un postulat a été accepté par le Grand Conseil à 93 voix contre 3, le 1^{er} décembre 2015, pour revoir les critères pour la participation financière des communes au FIF. Celui-ci précisait les éléments suivants : *"Les critères retenus pour calculer la participation des communes au fonds FIF dès janvier 2016 sont ceux qui définissent leur part dans le financement du transport local et régional, soit le nombre d'habitants (25 %) et la qualité de la desserte (75 %). Ce calcul induit de fortes disparités entre les communes. Nous demandons au Conseil d'Etat de redéfinir les critères de répartition entre les communes pour le FIF et le pot commun, dès 2017, en tenant compte des critères existants et futurs de la compensation des charges dans le cadre de la péréquation financière intercommunale, en concertation avec les communes."*

Des réflexions sont actuellement en cours au sein de la conférence des directeurs communaux – CDC – Transports&Mobilité. Les premières simulations montrent que la modification de la pondération entre le nombre d'habitants et la qualité de la desserte (25 %/75 %; 40 %/60 %; 50 %/ 50 %; 60 %/40 % et 75 %/25 %) engendrent des participations financières au pot commun qui varient très peu pour La Chaux-de-Fonds car elles se situent à CHF 6 mios + - CHF 5'000.- alors que d'autres communes connaissent de très gros écarts. Ces scénarios se basent sur un pot commun de CHF 27'201'800.-. Le travail étant toujours en cours au moment de la présentation du présent rapport, il n'est pas possible de vous transmettre la nouvelle clé de répartition des coûts de transports publics au pot commun. Seule la modification du calcul de la qualité de la desserte pourrait induire des fluctuations fortes quant à la participation financière de la Ville au pot commun. Cette modification étant souhaitée par certaines communes disposant de trolleybus, il est justifié de ne pas démonter immédiatement les lignes de contact. En effet, si à l'avenir le coût entre trolleybus et bus diesel devait être sensiblement le même, nul doute que la Ville favoriserait le trolleybus.

Avec la participation financière du Canton au FIF et l'augmentation des prestations liées à l'horaire 2016, les indemnités communales menaçaient de fortement augmenter. En effet, l'augmentation liée au FIF est, pour la Ville, de CHF 1'187'568.- et celle liée à l'horaire 2016 est de CHF 556'400.-. Cela dit, l'abandon des trolleybus compense presque entièrement cette augmentation.

Processus pour l'acquisition de nouveaux matériels de transports urbains

Dans le cadre du Rapport du 26 août 2015 du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui d'un projet de loi portant modification de la LTP, du 1^{er} octobre 1996, la question du processus d'acquisition de nouveaux matériels roulants a été traitée avec une approbation préalable obligatoire de l'Etat, le but étant de garantir que ces acquisitions n'induisent pas une augmentation des indemnités de l'offre non validée par le commanditaire.

L'article 19 alinéa 4 de la LTP a été modifié dans ce sens et est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016 : *"Les entreprises de transports publics doivent demander l'approbation de l'Etat avant toute acquisition de moyen de production dépassant un volume d'investissement total de CHF 3'000'000.- mios."*. Cette modification de la LTP fait référence aux dispositions législatives fédérales pour l'indemnisation du TRV et s'applique dorénavant également au TU.

C'est donc le Canton qui décide d'un changement stratégique dans le matériel roulant. Les critères décisionnels pour ces choix sont les suivants :

- fiabilité du matériel pour garantir la vitesse commerciale et la cadence visées;
- environnement;
- coût;

- flexibilité du réseau avec le matériel roulant : dans le cadre de ce critère, le trolleybus est clairement désavantagé par rapport aux autres modes de transports du fait de la contrainte du réseau imposé par les lignes de contact.

Le choix de la marque des véhicules est de la compétence de l'entreprise de transports qui procède aux appels d'offre. Des commandes groupées avec d'autres compagnies de transports sont également recherchées.

Modes de transports urbains

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive mais présente les modes de transports possibles pour le futur et qui sont en fonction ou en réflexion sur des réseaux de transports publics de Suisse.

Système TOSA (trolleybus optimisation système alimentation)

TOSA est le premier autobus de grande capacité 100 % électrique et sans ligne de contact. Grâce à son système flash, il se recharge aux arrêts (biberonnage) en une vitesse record de 15 secondes (400 kW). Au dépôt, la recharge par prise raccordée au réseau de 50 kVa dure 30 minutes. L'énergie est stockée sur le toit dans des batteries de taille minimisée. Ces trolleybus, actuellement en test sur le réseau genevois sur la ligne de l'aéroport, ont une capacité de 133 places.

Les autobus à pile à combustible

Un autobus équipé d'une pile à combustible (PAC) est un autobus électrique dont l'énergie est produite directement à bord du véhicule, à la demande, ce qui ne nécessite pas l'utilisation de batteries encombrantes, lourdes et à l'autonomie limitée.

L'énergie électrique est produite par la pile à combustible, à partir de l'énergie dégagée par la combinaison d'hydrogène et d'oxygène. Cette pile est alimentée par des bouteilles stockant l'hydrogène qui sont stockées sur le pavillon du bus.

L'utilisation de la pile à combustible ne dégage que de la vapeur d'eau. C'est donc un mode de propulsion particulièrement écologique. L'arrivée de bus munis d'une pile à combustible dans un réseau nécessite bien évidemment quelques aménagements pour l'alimentation en hydrogène et la maintenance de ces bus.

Le premier prototype date de 1997 avec Daimler qui a proposé l'autobus à pile à combustible NEBUS (New Electric Bus). Avec un plein d'hydrogène, le NEBUS offrait une autonomie de 250 kilomètres et couvrait ainsi sans difficulté la distance habituelle d'un autobus de ligne.

Le NEBUS a fait ses preuves sur le trafic de ligne à Oslo, Hambourg, Perth, Melbourne, Mexico et Sacramento.

Depuis décembre 2011, cinq cars postaux dotés d'une motorisation à pile à combustible circulent sur les lignes CarPostal de Brugg (AG) et des environs.

Trolleybus avec autonomie

Ces trolleybus avec autonomie ont des batteries ou une génératrice de courant qui fonctionne au diesel et alimente le moteur électrique (GMA). Ces deux technologies rendent les trolleybus aussi souples que les bus en cas de travaux, de manifestations ou pour prolonger une ligne sans l'électrifier. Elles vont de pair avec le "déperchage-perchage" automatique qui évite au conducteur d'avoir à sortir du véhicule pour décrocher et crocher les perches de la ligne aérienne. Un système installé au-dessus de la ligne d'alimentation qui permet au trolleybus de s'accrocher automatiquement. Ce type de véhicule permettrait de répondre à la problématique de l'abandon des lignes de contact à la PdlG. La technologie des batteries et du perchage-déperchage est déjà éprouvée aujourd'hui (2016) et en vigueur chaque jour sur des lignes à Zurich.

Ce type de véhicule permettrait de répondre à la problématique de l'abandon des lignes de contact à la PdlG.

Veille technologique

TransN et le Canton sont très attentifs à l'ensemble de ces nouvelles technologies et des tests qui sont faits par les autres compagnies de transport. La mise en place de tests avec des nouveaux véhicules induit des coûts très importants que le Canton, en tant que commanditaire des prestations à transN, ne veut pas, à juste titre, engager. Il s'agit d'avoir la garantie que ces nouvelles technologies fonctionnent sur d'autres réseaux en Suisse et à l'étranger.

Le chef du service des transports et le directeur de transN ont pris l'engagement formel, dans le cadre de la commission ad hoc, que si de nouvelles technologies devaient être mises en place sur le réseau neuchâtelois, cela se ferait en priorité à La Chaux-de-Fonds, notamment pour les tester avec les conditions hivernales. Une nouvelle étude comparative devra être effectuée.

Stratégie de transN pour ces prochaines années

L'entreprise a comme objectif de favoriser l'utilisation de l'énergie renouvelable dans le secteur bus à l'horizon 2024. La technologie évoluant rapidement, la stratégie est d'attendre 2021-2022, le temps de la veille technique, avant de prendre une décision de fond pour le remplacement de la flotte. Lors de la veille technique, transN prendra en compte les souhaits des collectivités pour orienter les possibilités, notamment la considération écologique. Dans l'intervalle, s'il est nécessaire de procéder à des renouvellements de véhicules routiers, le choix se portera sur des autobus répondant à la norme Euro 6, qui permettent de garantir un intérim respectueux de l'environnement et des finances et qui conviennent parfaitement à la clientèle.

Décision prise pour le choix des modes de transports publics urbains

Au vue des incertitudes actuelles et des nouvelles technologies en cours d'évaluation, le Conseil communal et la commission ad hoc ont pris les décisions suivantes.

La qualité de la desserte en transports publics ne doit pas être péjorée en fonction du choix de modes de transports notamment en lien avec la situation financière de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

A court terme, l'argument économique prédominant, la remise en place des lignes de contact sur la PdLG, devisée à CHF 1'538'000.- mios (cf. chapitre sur les finances pour le détail), est mise entre parenthèses .

La Ville de La Chaux-de-Fonds souhaite avoir la participation financière la plus basse. **Celle-ci étant conditionnée à l'utilisation des autobus diesel, le Conseil communal et la commission ad hoc soutiennent ce mode de transport pour autant que ce soit les dernières technologies qui soient mises en circulation sur le réseau chaux-de-fonnier.** A l'état de juin 2016, on parle des normes environnementales Euro 6. C'est ce type de véhicules qui doivent circuler sur le réseau local. Si cette technologie devait encore évoluer, l'Etat et transN se sont engagés à mettre les véhicules de dernière génération sur le réseau chaux-de-fonnier dans la limite des durées d'amortissement du parc existant.

Cela dit, la commission ad hoc et le Conseil communal préconisent, étant donné les incertitudes entourant l'avenir des trolleybus (cette technologie est-elle appelée à disparaître ou à évoluer ?) et les incertitudes entourant le calcul du point qualité (notamment la manière de prendre en compte le trolleybus), de ne pas accepter le démontage des lignes de contact. Il s'agira donc de consentir à financer leur entretien pour un coût de CHF 25'000.- annuel. Une décision définitive devra être prise en amont du prochain renouvellement de la flotte, soit à l'horizon 2021.

A moyen-long terme et au vu de la volonté de transN de revoir sa flotte à l'horizon 2024, le Conseil communal et la commission ad hoc ont demandé au service des transports et à transN de mettre en place une veille technologique afin de garantir le meilleur choix possible pour le réseau transN et plus particulièrement le réseau chaux-de-fonnier. En l'état, il est extrêmement difficile de dire quelle technologie sera utilisée ces prochaines années. A titre d'exemple, en 2015, au salon mondial des transports publics, le bus hybride était absent alors que c'était le véhicule du futur en 2011 !

Du fait que l'article 4 du règlement de la commission n'est pas totalement rempli (*la commission est dissoute à la décision du Conseil général sur le choix du type de véhicules pour les transports publics urbains*) et au vu de l'incertitude temporelle liée aux nouvelles technologies et à la stratégie de transN, il est proposé de dissoudre la commission temporaire ad hoc sur le choix du type de véhicules pour les transports publics urbains et de créer une nouvelle commission permanente

"transports". Celle-ci fait l'objet d'un rapport séparé quant à sa création et à ses prérogatives.

Calendrier

2018 – 2020	Travaux en commission autour d'une comparaison des modes de propulsion envisageables.
Horizon 2021	Décision de la commission quant à l'avenir des transports publics urbains.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Le projet de réflexion sur le mode de transports publics urbains répond aux objectifs suivants du programme de législature :

1.6 : Rendre l'espace public attractif et convivial

[...] Il s'agira aussi de soigner la cohabitation entre piétons, vélos, voitures et transports publics.

1.7 : Favoriser la cohabitation entre les différents modes de déplacement

Une ville attractive est aussi une ville où l'on se déplace aisément, quel que soit le mode de transport choisi : à pied, à vélo, en véhicule privé ou en transports publics. Il s'agira donc de veiller à ce que tous ces modes de transports trouvent leur place. [...]

3.6 : Des énergies encore plus propres

Assurer un développement harmonieux signifie se préoccuper de développement durable et de politique énergétique. Le Conseil communal entend à l'avenir être encore plus actif dans ces domaines. [...]

Conséquences sur les finances

Au niveau financier, l'indemnité au pot commun est imputée sur le compte "Dédommagements entreprises publiques " et s'élevait à CHF 6'348'626.95 dans les comptes 2014, CHF 6'151'243.15 aux comptes 2015 et CHF 8'285'000.- au budget 2016. Pour rappel, la forte augmentation en 2016 est liée à la participation au FIF et à l'augmentation des prestations liées à l'horaire 2016. Les éventuelles adaptations du calcul du pot commun étant en discussion, il est difficile d'annoncer précisément les indemnités pour 2017.

Avec l'abandon du réseau trolleybus, des modifications pourront être apportées rapidement au réseau actuel avec une suppression de la ligne 305. Celle-ci n'est pas dans le pot commun car, selon le Canton, elle est toujours à l'essai. Elle est néanmoins imputée dans le même compte "Dédommagements entreprises publiques". En 2015, le coût de la ligne 305, après augmentation de la cadence en

avril 2015, était de CHF 295'515.- réparti à hauteur de CHF 197'015.- (2/3) pour la Ville de La Chaux-de-Fonds et CHF 98'505.- (1/3) pour l'Etat. La desserte en transports publics du pôle économique du Tourbillon se fera, à partir de décembre 2016, par la ligne 302 qui sera prolongée depuis la Combe-à-l'Ours jusqu'à l'arrêt du Tourbillon. Le chiffrage précis du prolongement de la ligne 302 et la suppression de la ligne 305 n'existe pas encore puisque la demande formelle de la Ville a été transmise au service des transports à fin mai 2016 et que transN devra ensuite faire une offre. Le coût exact pour la Ville est en plus lié à une répartition du pot commun qui reste à déterminer mais il est clair que la Ville fera une économie avec cette modification de la desserte en transports publics du pôle économique du Crêt-du-Loche. La réalisation d'un arrêt de bus, au nord-ouest du giratoire de la Combe-à-l'Ours, et qui est nécessaire pour avoir un arrêt en venant depuis la gare principale, est estimé à CHF 130'000.-. Il sera réalisé cet automne afin de permettre une prolongation de la ligne 302 au changement d'horaire 2016.

Concernant l'entretien des lignes de contact, le montant dépensé sur les derniers exercices à La Chaux-de-Fonds s'élève à une moyenne de CHF 25'000.-/an selon le courrier de transN du 11 avril 2016. Ce montant sera dès lors supporté exclusivement par la Ville de La Chaux-de-Fonds hors pot commun pour bénéficier pleinement de la réduction des points qualité.

Si les lignes de contact devaient être reposées, le coût, probablement entièrement à charge de La Chaux-de-Fonds, par le biais du principe de causalité, serait de plus de CHF 1,5 mio selon le devis de transN au 13 novembre 2014. Ce coût ne comprend pas les éventuelles adaptations de la PdIG. A ce stade, aucune analyse urbanistique n'a été faite d'un tel réaménagement qui n'est pas d'actualité au vue du coût et des incertitudes sur le mode de transports publics du futur.

Conséquences sur les ressources humaines

Néant.

Collaboration intercommunale

Le présent rapport a été validé par le chef du service des transports le 9 mai 2016 et par le directeur de transN le 9 mai 2016. Ils ont chacun validé les parties du rapport les concernant.

Eléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La mobilité est un des enjeux majeurs de la société actuelle et future. Cet enjeu, couplé aux défis énergétiques, nécessite que les modes de déplacements évoluent ces prochaines années. A l'heure où le canton de Neuchâtel vient de voter le projet Neuchâtel Mobilité 2030, il est indispensable de repenser les modes de déplacements en ville de La Chaux-de-Fonds. Actuellement, la part modale des transports publics n'est que de 8 % en ville de La Chaux-de-Fonds, à titre de comparaison cette part est de 24% en ville de Neuchâtel. Les déplacements à pied représentent 35% confirmant le fait que La Chaux-de-Fonds est une ville compacte où les déplacements à pied sont très attractifs. Ce chiffre confirme le fait qu'il y a lieu de continuer les aménagements urbains afin de créer un réseau d'espaces publics de qualité.

Nombre de véhicules nécessaires pour transporter 600 Personnes

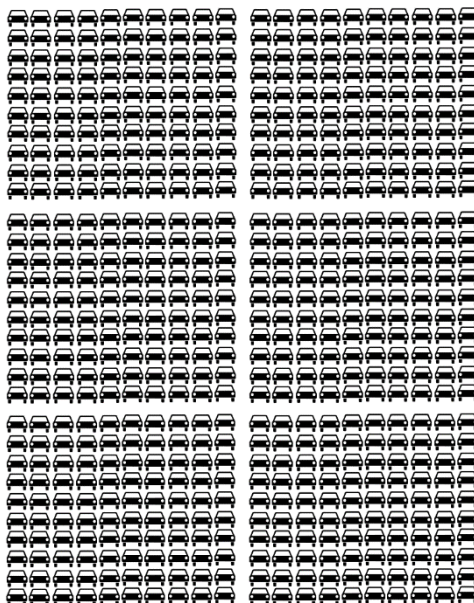
Un train



Autobus avec 30 passagers



Automobiles à un seul occupant



Le réaménagement des espaces publics doit se faire dans une vision de mobilité durable prenant en compte l'ensemble des modes de transports. Il faut cependant mettre l'accent sur les transports publics car comme le montre le dessin ci-contre, la capacité et l'emprise d'un véhicule de transports publics est moindre par rapport à l'automobile. Il faut de plus garantir d'avoir des transports publics performants au niveau de la vitesse commerciale ces prochaines années pour augmenter fortement cette part modale de 8 % au détriment des transports individuels motorisés.

b) Aspect social

Neutre.

c) Aspect économique

Cf. chapitre sur les finances.

Classement d'un postulat

Vu la teneur du présent rapport, le Conseil communal propose au Conseil général de classer le postulat ci-dessous, qui avait été adopté le 6 mars 2012 par 18 voix contre 11, amendé par le groupe UDC.

Postulat Verts-PS-POP concernant le réaménagement de la place de la gare du 6 mars 2012

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

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

Cependant nous constatons :

- *que le coût de remplacement de l'infrastructure aérienne fait partie du budget de renouvellement normal et non d'un surcoût;*
- *que le Conseil communal a admis le principe d'abandonner les trolleybus;*
- *que ni le Conseil général ni la population n'ont été consultés;*
- *que le réseau de trolleybus est bon avec trois lignes diamétrales;*
- *que l'état du parc de trolleybus est moderne (véhicules de 2005);*
- *que l'infrastructure a régulièrement été entretenue et renouvelée;*

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

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

- *un comparatif des différents types de véhicules, incluant le bilan énergétique, les émissions sonores et polluantes (amendement UDC accepté par 24 voix sans opposition;*
- *leur prix d'achat et leur durée de vie;*
- *leurs avantages et leurs inconvénients.*

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

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

Philippe Kitsos, Katia Babey, Pascale Gazareth

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir accepter le rapport et le classement du postulat.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

Sylvia Morel

La chancelière

Célia Clerc

M. Marc Schafroth, Président : Je vous propose que nous poursuivions notre ordre du jour pour que nous puissions bientôt prendre la grande récré.

Il s'agit d'un débat long. A qui puis-je donner la parole ? M. Ummel pour le PLR.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR a pris connaissance du rapport traitant du choix du type de véhicule pour les transports publics urbains avec intérêt et il l'acceptera.

Nous retenons ceci : le maintien de trolleybus et de lignes de contact exploités engendre un surcoût à verser au pot commun cantonal de CHF 1'600'000.- annuels. L'exploitation des trolleybus à lignes de contact, du fait de la dépendance à celle-ci, présente des contraintes importantes quant au tracé, à leur évolution tant à court terme – travaux sur la chaussée, manifestations – qu'à long terme – extension ou changement de tracé. Le bus hybride subit un terrible désaveu et sa consommation au 100 km, dans nos conditions, est plus élevée qu'un bus thermique. Cette solution est à écarter.

Pour maintenir des flottes de trolleybus avec les lignes de contact, l'électrification de la place de la gare, qui coûterait CHF 1'500'000.-, est incontournable. En effet, à nos yeux, contrairement à ce que dit le rapport, le trolleybus à perchage-déperchage, s'il est une solution ponctuellement intéressante – travaux, prolongation d'une ligne sans électrification – n'est pas une solution permanente souhaitable. A ce sujet, il faut entre autres relever que les véhicules doivent pouvoir être arrêtés portes ouvertes sur la place de la gare, la déperdition de chaleur est élevée et le chauffage du véhicule fonctionne à plein régime par faible température extérieure. Comme le véhicule est justement en mode déperché, c'est la batterie qui fournit l'énergie nécessaire, et elle se décharge. Il n'est pas du tout sûr que par temps froid, la batterie permette de repartir de la gare et d'aller se reconnecter sur des débuts de lignes de contact. C'est un des points où le PLR doute de la solution du perchage-déperchage. Ce n'est pas le seul, mais on ne va pas s'étendre et refaire les débats de la commission.

La technologie du tout électrique, sans ligne de contact, est sans doute une solution d'avenir, mais elle n'est, à ce stade, pas suffisamment aboutie. En attendant qu'elle le soit, l'autobus diesel Euro 6 est la solution à privilégier pour notre ville, compte tenu de l'aspect économique et des contraintes d'exploitation citées plus haut. Les options prises par TransN et le Conseil communal depuis quelques années sont donc pertinentes et les travaux de la commission n'ont pu que le confirmer.

Au surplus, nous aimerions rappeler qu'en terme d'écologie, de lutte contre les nuisances et de convivialité de l'espace urbain, la réflexion autour des transports publics doit prioritairement viser à produire du

transfert modal, c'est-à-dire le remplacement du transport motorisé privé par du transport en commun. Cela ne se produit qu'en proposant à l'utilisateur potentiel un programme performant, attractif, et qui sait rapidement s'adapter aux besoins de celui-ci. C'est à ce niveau-là que se situe toute la difficulté et que l'attention doit être portée.

Comparativement, le mode de propulsion des véhicules est un sujet sans aucun intérêt. C'est pourtant cela qui obnubile certains groupes de ce Conseil et qui a occupé sept séances fort ennuyeuses d'une commission formée pour l'occasion. Cette incapacité à dissocier le secondaire de l'important et cette frénésie à en remplir l'espace-temps, sans doute par désœuvrement, est une des causes des difficultés qui sont les nôtres. Comme si l'abondance de questionnements et de discussions avaient pour effet de changer les données des problèmes.

Pour la législature qui commence, notre Conseil, puisque c'est un peu la période des bonnes résolutions aujourd'hui, serait bien inspiré d'appliquer la maxime : *"Moins c'est mieux, moins c'est plus"*. Je vous remercie de votre attention.

Mme Monique Gagnebin, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Tout d'abord, nous remercions le Conseil communal pour ce rapport complet, intéressant, et qui permet de suivre l'évolution de la commission concernée pas à pas.

Après qu'un premier rapport présenté par le Conseil communal en mars 2012, dans le but de supprimer les trolleybus ait suscité des demandes d'études comparatives, puis que le Conseil communal ait décidé de retirer son rapport début 2014 suite à une séance d'informations au cours de laquelle les élus de gauche ont manifesté une certaine insatisfaction, la création d'une commission ad-hoc aura permis d'analyser les différents critères, d'entendre de nombreux experts et surtout de constater que les premières propositions faites par TransN étaient trop hâtives et ne respectaient pas notre vision de responsabilité environnementale et écologique. On a pu également constater que toutes les grandes villes de Suisse ont décidé de maintenir leur flotte de trolleybus, Cela doit nous interroger.

Depuis 2012, d'énormes progrès ont eu lieu dans le domaine des transports publics et l'électricité, restant pour l'instant le moyen le plus écologique, a fait un retour en force grâce à différentes techniques innovantes : perchage-déperchage, biberonnage, etc., permettant d'éviter ainsi des chantiers, de prolonger une ligne ou de maintenir une place sans lignes électriques.

L'analyse des différents types de véhicules a révélé que le système de bus hybride, proposé en 2012 par TransN, était un choix totalement inadapté lorsque le véhicule doit fonctionner avec de fortes pentes et par grand froid. Son utilisation est polluante et bruyante et sa consommation

est trop importante. Nous nous félicitons donc que la gauche ait réagi unanimement et qu'elle ait décidé de se rencontrer pour se documenter afin d'être efficace dans cette commission.

En proposant de conserver le réseau de lignes de contact, qui, entre parenthèses, est en bon état, et d'attendre encore quelques années avant de supprimer celui-ci, la commission a pris une sage décision. L'entretien de ces lignes restera à la charge de la Ville et ne concernera plus du tout le pot commun, mais le coût annuel de CHF 25'000.- ne nous semble pas insurmontable puisque cela nous permettrait, cas échéant, de reprendre l'utilisation de trolleybus à moindres frais.

Les progrès dans ce domaine sont extrêmement rapides, et on peut imaginer que des innovations importantes pourraient encore avoir lieu au cours des années à venir.

L'analyse du calcul de notre participation au pot commun, notamment en fonction des points qualités, est très compliquée. Elle tient compte de l'amortissement, de la flexibilité de la ligne, du nombre de dessertes, et j'en passe. En résumé, en faisant le choix d'abandonner, pour l'instant, les trolleybus, la facture du pot commun s'allège de CHF 1'600'000.- environ étant donné que nous étions taxés jusqu'à aujourd'hui en tenant compte des lignes de contact que nous n'utilisons plus.

Par ailleurs, avec l'introduction des nouveaux horaires fin 2016, dans le pôle économique du Tourbillon, la ligne 203 va être prolongée et la ligne 305 sera supprimée. Ceci se fera sans préjudice des utilisateurs mais permettra sans aucun doute de faire des économies.

En cette période financière difficile pour notre Ville, il n'est pas raisonnable et même irresponsable de maintenir notre position en faveur des trolleybus, bien que nous restions convaincus qu'actuellement, le trolleybus est le moyen de transport qui correspond le plus à nos aspirations. C'est pourquoi il est important d'attendre simplement, sans démonter quoi que ce soit, et d'accepter à regret l'utilisation d'Euro 6 durant une période intermédiaire, tout en restant extrêmement attentifs à l'évolution des nouvelles technologies.

Plusieurs conseillers s'étant demandés si, sur notre nouvelle place de la gare, il serait judicieux de remettre des lignes de contact, le choix pourra se faire certainement plus facilement dans un proche avenir.

Et n'oublions pas que cette décision a été confortée par l'engagement du service des transports et du directeur de TransN de ne mettre pour l'instant en service que des autobus diesel dernière génération et que, lorsque de nouvelles technologies seront mises à l'essai dans le canton, cela se fera en priorité à La Chaux-de-Fonds.

La mise en veille du choix de véhicules pour les transports publics nous paraît un choix réfléchi et la création d'une commission ad-hoc nous semble indispensable pour l'avenir de notre cité.

Comme vous l'avez compris, le parti socialiste acceptera le rapport du Conseil communal et le classement du postulat car à notre avis, ce rapport répond parfaitement à celui-ci. Je vous remercie.

Mme Anne Monard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous tenons à remercier le Conseil communal pour ce bon rapport. Nous sommes aussi satisfaits en ce qui concerne le maintien des lignes aériennes.

Les Verts ont réagi dès l'annonce, en 2012, du renoncement à exploiter les lignes de trolley au profit des bus hybrides, ceci d'autant plus que contrairement à ce qui avait été dit, les lignes aériennes sont encore en bon état. L'aménagement de la place de la gare a renforcé l'idée qu'elles étaient en mauvais état et accéléré encore ce processus de dissuasion. Depuis, malheureusement, une ligne a été complètement démantelée.

Un postulat suivi d'un rapport du Conseil communal a permis une étude comparative qui a été étudiée avec attention par plusieurs membres du Conseil général. Le Conseil communal a finalement retiré ce rapport qui était à nos yeux tendancieux et comportait des lacunes. La commission qui a été créée suite à ce retrait a permis de se poser les bonnes questions, d'avoir des entretiens avec des responsables techniques romands, avec le chef de service des transports, le directeur de TransN. L'étude comparative et tous ces entretiens ont permis d'éliminer les bus hybrides, technologie de plus en plus abandonnée. Comme quoi, les commissions ont du bon lorsqu'elles se réunissent.

Un autre aspect, un aspect financier. Le coût pour la Ville n'est pas le même si on a des autobus ou des trolleys. La commission a permis de révéler que le service cantonal des transports n'avait pas adapté la facture de la Ville, alors que l'abandon des trolleys datait déjà de 2012. Cette adaptation aujourd'hui effective permet d'économiser plus de CHF 1'600'000.- par an. D'ailleurs, la clef de répartition du pot commun des transports urbains nous semble assez dépassée et ne tient pas en compte des points de qualité, des atouts des trolleys : silencieux, propres, utilisateurs d'énergies renouvelables. Selon le rapport du service, la clef de répartition pourrait être revue. Un postulat a été déposé au Grand Conseil. Le prix de la réinstallation des lignes de contact de la place de la gare a aussi été revu à la baisse. On passe de CHF 2'500'000.- à CHF 1'600'000.-. La commission a donc permis d'y voir plus clair.

Le maintien des lignes aériennes nous permet de ne pas faire un choix précipité en lien avec les difficultés financières de la Ville. Cela nous permet aussi de garder toutes les options ouvertes pour un futur renouvellement de la flotte. L'enjeu du choix des futurs véhicules est important pour la Ville et aura aussi des conséquences dans le pot commun au niveau cantonal.

Sans aborder le point suivant, création d'une commission des transports, il est important de poursuivre rapidement la réflexion, sachant que la flotte actuelle devra être changée en 2024.

C'est aux politiques de donner la ligne. Depuis longtemps, la Ville de La Chaux-de-Fonds et ses habitants ont perdu la philosophie du trolley. La Chaux-de-Fonds ne doit pas rester à la traîne. La majorité des villes étudie les moyens de baisser la production de CO₂. Nous espérons que la Ville de La Chaux-de-Fonds ne va pas rester en marge de ces mouvements en achetant des bus qui fonctionnent avec de l'énergie fossile. Les objectifs doivent être clairs. Le politique doit avoir une longueur d'avance.

Ça paraît loin, 2024, mais si l'on doit agrandir le dépôt des Défricheurs, sa structure doit être adaptée au type de véhicules choisis, il faut y penser avant. Si l'on veut bénéficier de rabais de commandes groupées avec Lausanne, par exemple, qui fera des commandes de trolleys en 2019-2020, ou avec d'autres villes, il faut y penser avant. Si l'on veut suivre des avancées technologiques, il faut y penser avant. Si l'on désire avoir une ville plus saine, éviter les émissions sonores et polluantes, il faut y penser avant. Alors au travail, c'est déjà demain.

Les Verts prendront acte du rapport. Par contre, ils refuseront le classement du postulat. Celui-ci demandait en effet une étude comparative des différents types de véhicules incluant le bilan énergétique, les émissions sonores et polluantes, le prix d'achat, la durée de vie, les avantages et les inconvénients. Selon les Verts, certains aspects n'ont pas été pris en compte. Si toutefois le postulat devait être classé, nous demandons une nouvelle étude, car l'étude de Transitec est aujourd'hui obsolète. Je vous rappelle qu'elle prônait les bus hybrides. Cette nouvelle étude devra aussi se pencher sur l'attractivité des transports en commun, sachant qu'aujourd'hui, seuls 8% des déplacements en ville sont effectués par ces moyens. Afin que notre Conseil général puisse prendre sa décision le moment venu et en toute connaissance de cause, il faudra avoir terminé l'étude pour décider du meilleur choix possible pour le futur à La Chaux-de-Fonds. Je vous remercie de votre attention.

Mme Sarah Blum, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En préambule, j'aimerais indiquer que l'intervention que je vais lire a été élaborée en collaboration avec M. Charles-André Favre, ancien conseiller général. *Sourire crispé.*

RIRES

Il y a exactement deux ans, notre groupe avait accepté la création d'une commission ad-hoc en vue du choix du type de véhicules pour les transports publics en notre ville, et lui avait en même temps souhaité un rythme de travail soutenu. Ce ne fut pas le cas, et nous pouvons regretter

que le rapport final n'ait pu être traité avant le terme de la précédente législature.

Cela étant, le POP prendra acte du rapport en remerciant le Conseil communal et les services concernés, la commission ad-hoc pour son travail, ainsi que les différentes personnes auditionnées lors de ses travaux. De notre point de vue, la démarche a permis de sortir d'une situation de blocage en laissant ouvert le choix devant intervenir ultérieurement, en vue d'un parc de véhicules adaptés aux normes de 2024.

Notre acceptation deviendrait évidemment caduque si les affirmations de la page 15 en caractères gras et décisions de la page 16 et du début de la page 17 étaient remises en cause.

Disons en complément qu'il ne serait pas acceptable de voir TransN renouveler le parc de trolleys de Neuchâtel, en oubliant La Chaux-de-Fonds, alors que des gains importants peuvent être faits en groupant des commandes.

Cela dit, constatons qu'on a sans doute enterré un peu vite le trolleybus comme mode de transport urbain performant. Il suffit pour s'en convaincre de passer un peu de temps sur Internet. Le trolleybus n'est pas mort, alors que le bus hybride est quasiment inexistant.

Quant à la commission permanente dont la création est souhaitée, il faut bien insister sur le fait que son rôle et ses préoccupations spécifiques ne nous semblent pas noyables dans une des commissions existantes. Elle pourrait par exemple au besoin être une interface entre la population et TransN.

Enfin, nous croyons utile d'insister sur l'importance que peuvent avoir sur notre participation à un pot commun remodelé les négociations à venir avec l'Etat et les autres collectivités. En d'autres termes, si on a pu se faire avoir une fois, que cela nous rende attentifs.

Pour terminer, nous acceptons le classement du postulat. Merci de votre attention.

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En premier lieu, je souhaiterais dire quelques mots sur le rapport qui nous est présenté. Sur le fond, rien à redire. Il est complet et relate bien les travaux de la commission. En revanche, sur la forme, il me semble qu'une dernière relecture aurait été nécessaire afin d'éviter certaines coquilles et doublons. Aussi, place de la gare s'écrit à présent PdlG. Bof. Langage SMS, non merci. Mais tout cela n'a que peu d'importance. Nous voilà une nouvelle fois face à notre crêpage de chignons favori, les trolleybus.

La solution retenue nous convient dans une certaine mesure. Nous sommes convaincus depuis le début que l'abandon des trolleybus est la solution qui offre de loin le plus d'avantages.

Cependant, les lignes aériennes flotteront toujours sur notre ville pour un bon moment, et cela n'est pas sans coûts. Cependant, malgré l'avis exprimé par des spécialistes, certains ne lâchent pas l'os. Trolleybus, trolleybus, trolleybus. Mais qu'ont-ils de mieux, ces trolleybus ?

La pollution ? En page 9, et c'est dommage car ce mot aurait dû être mis en gras, on nous parle de pollution locale. Intéressant. A entendre les défenseurs des trolleys, il s'agirait de véhicules se déplaçant pratiquement gratuitement et grâce à une énergie parfaitement propre dont la question de sa production ne nous effleure que très peu l'esprit, enfin, lorsqu'on parle des trolleybus. Mais lorsqu'on sort de ce sujet précis, aucune méthode n'est bonne pour produire de l'électricité. Ajoutons que les autobus Euro 6 n'ont plus rien à voir avec ce qu'on a pu connaître en matière de motorisation diesel. Vous pouvez chercher, pas l'ombre d'une fumée noire. Et les chiffres présentés dans le rapport parlent d'eux-mêmes.

Le bruit ? Là aussi, les autobus sont toujours mieux insonorisés. De l'extérieur, j'en conviens, rien à voir avec les trolleys. Par contre, de l'intérieur, je n'ai pas souvenir que ces derniers soient spécialement silencieux. Aussi, je ne crois pas que les autobus soient les véhicules les plus bruyants qui circulent dans notre ville. Et au vu de la proportion de ceux-ci, je ne pense pas qu'il s'agisse-là d'un élément déterminant.

L'image ? Il s'agit certainement là du plus grand défaut de l'autobus diesel. Qu'est-ce que c'est ringard ! Bien entendu, transformer une ville en vitrine technologique de transports publics, cela a de la gueule, si vous me permettez l'expression. Mais lorsqu'on se sert sur le salaire des fonctionnaires communaux pour se payer de tels gadgets, le déficit d'image de l'autobus diesel me semble bien dérisoire.

Pour notre part, l'idée de garder les lignes de contact ne nous semble pas idéale. Premièrement, la technologie des trolleybus n'est pas appelée à évoluer pour résoudre les problèmes liés au climat de La Chaux-de-Fonds. Le trolleybus n'est donc pas la solution à venir. La seule raison de les garder est d'attendre des finances meilleures. Mais pourquoi donc se remettre à jeter l'argent par les fenêtres dès que l'occasion se présentera ? Au vu de la situation actuelle, je ne suis pas persuadé que notre situation financière permettra de dilapider CHF 1'600'000.- au moment du choix des nouveaux véhicules. Nous aurons donc gaspillé environ CHF 150'000.- pour des lignes qui ne serviront plus à rien, voire plus du double si nous repartons pour un tour.

Deuxièmement, dans l'ordre d'idée qui est présenté dans ce rapport, nous attendons l'avancée technologique qui serait la solution miracle. Au vu de l'avis des spécialistes qui l'ont déjà testée, cette solution n'est certainement pas celle des trolleybus avec autonomie.

Au vu de ces divers éléments, nous prendrons acte de ce rapport et accepterons le classement du postulat. Je vous remercie.

M. Blaise Fivaz, PDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En tant qu'ancien chef de la circulation en ville de La Chaux-de-Fonds, j'ai applaudi des deux mains lorsqu'on a supprimé les trolleybus, parce que ça nous permettait de jongler un peu comme on le voulait avec la circulation.

En revanche, en tant que membre du PDC, je nuance mes propos. Je rappelle que nous sommes une ville à 1'000 mètres d'altitude, avec les inconvénients que l'on connaît, notamment en hiver. Pour ma part, il me semble que les bus hybrides qui avaient été testés n'avaient qu'un essieu tracteur. Or, ici, il faut minimum deux essieux tracteurs aux autobus. C'est clair qu'ils patinaient pratiquement à plat.

RIRES

Donc ne spéculons pas non plus sur ces technologies, parce qu'ici, il n'y en a pas un, ou peut-être Marc, qui était, excusez-moi M. le conseiller communal, spécialiste chez Transitec. Donc je pense qu'effectivement, on doit attendre un petit peu l'évolution, voir ce qui se passe, puisque de mois en mois, ou d'année en année, la technologie évolue très vite, et je pense que les bus Euro 6, pour le moment, c'est une très bonne solution. Et le PDC pense également qu'on doit maintenir les lignes de trolleybus, parce qu'il est possible que dans deux, trois, quatre ans, on ait des trolleybus beaucoup plus performants, et c'est là qu'on se mordra les doigts si on a démonté les lignes, puisqu'on ne les remontra plus.

Voilà, je n'irai pas plus loin, je remercie les auteurs du rapport, qui était un rapport fort intéressant, et le PDC l'acceptera. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. D'abord, j'aimerais remercier les groupes pour leur accueil favorable à ce rapport d'information.

Avec la nouvelle législature, j'ai pris des bonnes résolutions, je vais essayer d'être bref dans une soirée qui sera longue et qui devrait surtout être consacrée à fêter notre nouveau président. De surcroît, sur un sujet qui a déjà beaucoup fait parler, et de plus, vous l'avez remarqué, aucune question sur ce rapport. Un certain nombre de choses à dire quand même, mais aucune question. Comme quoi, M. Ummel, le travail en commission a parfois du bon.

J'aimerais commencer mon intervention en disant : quel chemin parcouru depuis le rapport de juin 2014. Quand, en juin 2014, le Conseil communal produit un rapport, la fleur un peu au fusil, il ne se doute pas alors de ce qui va l'attendre dans les semaines suivantes. Vous vous souvenez, les experts préconisaient le bus hybride, cela a été rappelé à moult reprises. Et puis une majorité des groupes politiques n'en voulait

absolument pas, ils l'ont fait savoir de manière suffisamment véhémement pour que le Conseil communal l'entende et retire le rapport.

Parallèlement, le Conseil communal avait institué une commission ad-hoc, exactement il y a deux ans, en août 2014, sur l'avenir des transports publics urbains. Et alors, je vous le dit franchement, on se posait la question, au Conseil communal : mon dieu, où va-t-on aller avec cette commission ? Et bien, deux ans plus tard, je crois qu'il convient de se féliciter de la création de cette commission et des travaux de celle-ci. Il convient de se féliciter de l'abnégation et de l'obstination de certains membres du législatif. Je crois qu'il convient également, je jette quelques fleurs au Conseil communal, de se féliciter de l'ouverture du Conseil communal qui a voulu travailler à peu près selon les principes énoncés tout à l'heure par notre doyen, Yves Strub, en prenant le législatif avec. Il convient de se féliciter de la bonne collaboration entre le législatif et l'exécutif, et, à mon avis, de la qualité du travail en commission.

Les conséquences de tout cela sont positives. D'abord, une solution plus sage a été trouvée, une solution qui permet de prendre le temps de mesurer les évolutions, tant sur le plan technologique, avec toutes sortes d'incertitudes, que sur le plan financier, notamment en ce qui concerne l'évolution de la clef de répartition communale du pot commun.

La deuxième conséquence positive, c'est une solution également plus respectueuse de ce qui est apparu au fur et à mesure des travaux de la commission, notamment lorsque nous avons reçu le directeur technique des transports publics genevois et le directeur technique des transports publics fribourgeois comme un trésor. Les lignes de contact, Mesdames et Messieurs, sont un véritable trésor et les experts nous ont encouragés à y réfléchir à deux fois avant de les démanteler. Pour rappel, les lignes de contact coûtent la bagatelle de CHF 800'000.- le kilomètre.

La troisième conséquence positive, c'est finalement une solution plus économique, puisque le bus hybride, au niveau économique, était considéré par le Canton sur le même point qualité que le trolleybus. Or, en passant à l'Euro 6, dans la situation financière que vous connaissez, ça permet à la Ville de La Chaux-de-Fonds de réduire sa participation au pot commun, et sans doute ce fut l'élément déterminant, cela a été relevé par nombre d'entre vous, de CHF 1'600'000.-.

Par la solution qui vous est présentée dans ce rapport d'informations, qui consiste à un passage à l'Euro 6 – mais pour la durée de vie d'une flotte, une flotte au moins, parce qu'on ne sait pas de quoi l'avenir sera fait – et parallèlement de ne pas démonter les lignes de contact, le Conseil communal prend rendez-vous avec vous aux alentours de 2021, date à laquelle il s'agira de prendre de nouvelles décisions quant au renouvellement de la flotte des Euro 6. Quelle sera alors la solution qui sera retenue ? Bien malin celui qui aujourd'hui peut le dire. Est-ce qu'il

s'agira de rosettes ? Parce que le moteur diesel va continuer sans nul doute à progresser. Est-ce qu'il s'agira d'une résurrection des trolleybus ?

Cela dépendra bien sûr de la technologie. Où en sera le perçage-déperçage ? L'expérience genevoise, effectivement, cela a été dit avec un peu d'ironie par le représentant du PLR, n'est visiblement pas concluante. On a vu quelques images, il semble que l'expérience zurichoise, au contraire, est plus encourageante. Où en serons-nous en 2021 ? Ce sera quelque chose d'intéressant.

Et puis, évidemment, ça dépendra aussi de la question financière. Comment la clef de répartition sur le plan cantonal traitera-t-elle à ce moment-là les trolleybus ? Je suis persuadé et le Conseil communal avec moi qu'à coût égal, la Ville de La Chaux-de-Fonds aurait choisi le maintien des trolleybus. Mais ici, le coût, et c'est le moins que l'on puisse dire, marque une différence très profonde. Et puis il y a d'autres systèmes qu'il s'agira d'explorer, d'analyser. Le tout électrique, la pile à combustible, ce qu'on appelle le biberonage ou le système TOSA. Il y a un engagement ferme, vous l'avez lu dans le rapport, de TransN, qui a validé ce rapport, qui a validé les procès-verbaux de la commission, si c'est possible, à sortir en 2024 du système diesel pour passer à un système électrique et développer un projet pilote en ville de La Chaux-de-Fonds. Nous y veillerons. Donc ces questions devront être évoquées en commission.

Je ne vais pas prendre de l'avance sur le débat suivant, mais simplement pour vous dire que quelque soit la solution retenue, parce que je crois savoir que tous, dans cet hémicycle, ne sont pas convaincus par l'idée de création d'une commission de transports, ces questions seront abordées dans une commission. Mais on fera le débat tout à l'heure.

M. René Curty, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. J'ai fait partie de cette commission, et à mon avis, l'avenir des transports publics à La Chaux-de-Fonds et ailleurs, dans une dizaine d'années, peut-être un peu avant, peut-être un peu après, sera à nouveau électrique. Mais en attendant, c'est quand même urgent d'attendre les expériences qui sont faites ailleurs, en Suisse ou ailleurs, par exemple à Genève, en matière de recharge au sol ou autre chose.

Et je trouve des fois un peu irréaliste que certains soient incapables d'imaginer un mode de propulsion électrique qui ne soit pas un trolleybus. Des fois, j'ai l'impression d'être au temps des dinosaures quand je vois le peu d'évolution de pensée dont certains font preuve.

On dit que les trolleybus sont tellement silencieux, oui, ils sont tellement silencieux dans la zone piétonne à Neuchâtel qu'ils doivent émettre un bip sonore toutes les quelques secondes qui n'est pas très mélodieux. Donc peut-être que même si on a de nouveau des bus totalement électriques, il faudra qu'ils fassent un petit ronronnement pour qu'on les entende arriver.

Et on ne s'est jamais encore posé la question de l'esthétique des lignes de contact.

Je vous remercie.

Il est pris acte du rapport par 39 voix sans opposition.

Le postulat est classé par 32 voix contre 6.

Rapport du Conseil communal relatif à la création d'une commission transports

(du 10 août 2016)

au Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Rappel

Dans le cadre de la suite des travaux effectués par la commission ad hoc sur le choix du type de véhicules pour les transports publics urbains, qui a fait l'objet d'un rapport d'information au Conseil général du 29 août 2016, le Conseil communal propose de créer une commission consultative du Conseil communal sur les transports afin de traiter des sujets touchant aux transports publics.

Dans sa séance du 7 mars 2016, la commission ad hoc sur le choix du type de véhicules pour les transports publics urbains a proposé de créer une commission "transports" par sept voix contre trois et aucune abstention.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL	
La présidente	La chancelière
Sylvia Morel	Célia Clerc

Règlement interne de la Commission "transports"

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

Vu les articles 112 et 134 et suivants du Règlement général du 28 septembre 1994
(RSC 10.10)

arrête :

Rôle	<u>Article premier.-</u> ¹ La commission "transports" est permanente et consultative. ² Elle oriente le Conseil communal sur la stratégie en matière de transports publics ainsi que sur les dossiers importants relatifs à ces domaines. ³ Elle est un lieu d'échange d'informations, d'analyse de thèmes prioritaires et de définition de stratégies ainsi que de programmes d'actions.
Composition et fonctionnement	<u>Article 2</u> ¹ La commission se compose d'au minimum 11 membres nommés au début de chaque période administrative par le Conseil communal sur proposition de la direction de l'urbanisme ² Le Conseil communal veille à ce qu'en soient membres : - un-e conseiller/ère général-e de chaque parti représenté au Conseil général, - plusieurs personnes représentatives des groupes d'intérêts et associations en relation avec les transports publics. ³ La direction de l'urbanisme la préside.

Tiers et secrétariat	Article 3 ¹ Les collaborateurs de l'administration communale responsables des questions liées aux transports publics participent aux séances de la commission en tant qu'experts. Ils ne votent pas. ² D'autres personnes peuvent être invitées selon les objets traités, comme d'autres membres du Conseil communal par exemple. Ces personnes ne votent pas. ³ Le secrétariat est assuré par le service d'urbanisme et de l'environnement.
Tâches	Article 4 La commission assume notamment les tâches suivantes: - participer à l'élaboration de la politique de transports publics; - prendre position sur les dossiers qui lui sont soumis par le Conseil communal; - examiner des sujets d'actualité.
Séances et convocations	Article 5 ¹ La Commission se réunit sur convocation de sa présidence. ² Les convocations aux séances sont faites par écrit. Le courrier envoyé contient une proposition d'ordre du jour. Les propos tenus en séance sont résumés dans un compte-rendu qui est envoyé à chaque commissaire.
Règlementation supplétive	Article 6 Le Règlement général est applicable s'agissant du quorum, de la prise de décision, des procès-verbaux, du secret de fonction et de toute question que le présent règlement ne traite pas.
Dispositions finales	Article 7 ¹ La commission ad hoc sur le choix du type de véhicules pour les transports publics urbains est dissoute. ² Le présent règlement entre en vigueur après les formalités légales.

Mme Anne Monard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit avant, mais les Verts défendent l'idée que nos options politiques en matière de transports en commun doivent être prises maintenant pour demain.

Il est temps que le Conseil général reprenne la main sur ce qui concerne l'avenir de nos transports publics. Auparavant, certaines décisions importantes ont été prises sans consulter le Conseil général. Nous ne devons pas rester là à applaudir ce qui se fait à Lausanne ou à Zurich. Nous devons suivre ces exemples et se doter d'une véritable politique des transports. Ne seraient pas seulement concernés les transports urbains, mais également les transports inter-région et transfrontaliers. Oui, une commission transports a toute sa raison d'être.

Aujourd'hui, nos choix politiques doivent être guidés par le souci de préserver l'avenir de nos enfants et petits-enfants dans une planète fortement menacée. Merci.

Mme Monique Gagnebin, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Suite à notre prise de position quant au choix des véhicules de transports publics en notre ville, il nous semble parfaitement cohérent de créer une commission transports.

En outre, cette commission devra suivre l'évolution technologique des véhicules de transports publics, notamment électriques. Il est indispensable de ne pas nous laisser déborder et d'être prêts au moment où TransN et le Canton introduiront de nouveaux véhicules, vers 2024. Le choix devra se faire largement en amont, car les commandes se font plusieurs années avant la mise en service, et cela permettra certainement de s'organiser avec d'autres communes pour faire des achats groupés.

D'autre part, de nombreux sujets intéressants pourront être abordés : stratégies et politique des transports publics, actualités relatives aux transports, prolongement des lignes ou installation de nouvelles dessertes, etc.

Donc, le parti socialiste soutiendra la création de cette commission. Je vous remercie.

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Fidèle à la position de ses commissaires, le groupe UDC s'oppose à la création de cette commission. Inutile de surcharger les agendas des responsables communaux, qui le sont déjà bien assez. Nous laissons cette compétence au Conseil communal. S'il le souhaite, il peut venir en commission de mobilité et présenter une problématique. Je vous remercie.

M. Blaise Fivaz, PDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PDC est favorable à la création d'une commission, parce qu'il estime que c'est dans une commission qu'on débroussaille le terrain et on évite de

longs débats au Conseil général. Et la commission arrivera peut-être avec une conclusion qui pourrait être intéressante et se limiterait à une seule séance du Conseil général. Merci.

M. René Curty, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR a pris connaissance du rapport relatif à la création d'une commission transports.

Le projet de création d'une commission transports fait suite au rapport d'informations relatif au choix du type de véhicules pour les transports publics urbains. Dans ce précédent rapport, on apprend que TransN reverra sa flotte de véhicules à l'horizon 2024 et qu'une décision de la commission interviendrait à l'horizon 2021.

Il nous paraît donc inutile de créer aujourd'hui une commission transports dont le but principal serait de procéder à une veille technologique pour comparer les différents modes de propulsion.

Nous voyons deux solutions afin d'éviter de créer cette énième commission. Soit le Conseil communal vient en 2020 avec un rapport d'informations qui pourrait déboucher éventuellement à ce moment-là sur la création d'une commission, soit la commission de mobilité, qui est visiblement un peu en veilleuse, se charge de cette veille.

Vous aurez compris que nous ne souhaitons pas périr d'une crise de commissionnite aigüe déjà en début de législature et que nous nous opposerons à la création de cette commission.

Mme Sarah Blum, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Comme nous l'avons dit avant, nous accepterons la création d'une commission. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Mme Monard dit qu'il est temps que le Conseil général reprenne la main en ce qui concerne les transports. Simplement réexpliquer, j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer à moult reprises, je le ferai encore une fois très volontiers, que lorsqu'il s'agit de choisir le mode de transports pour les transports publics urbains, le Conseil communal a la prérogative du choix pour formuler un préavis qu'il adresse au service cantonal des transports. C'est le service cantonal des transports qui décide. Cette prérogative, on peut éventuellement, encore faudrait-il faire l'analyse juridique, faire modifier le règlement. Mais cette prérogative est du Conseil communal. Ce qui n'empêche pas que nous souhaitons travailler en bon partenariat, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, avec le Conseil général. Mais ça reste une prérogative du Conseil communal.

Vous nous dites aussi qu'il est temps que le Conseil général reprenne la main, et vous citez notamment un dossier, si j'ai bien compris, qui est la

ligne des Horlogers, et qu'il faudrait travailler ce dossier-là en commission. Mais sachez qu'il y a une commission qui traite régulièrement ce dossier-là, avec énormément d'informations qui lui sont données, il s'agit de la commission des affaires régionales et des relations extérieures, qui travaille aussi sur le dossier de la H18, de la H20, de la ligne directe, du Pont-Sagne, etc.

Alors le Conseil communal, dans un premier temps, avait proposé à la commission ad-hoc "avenir transports publics urbains" que ce travail de réflexion autour de 2021 se fasse en commission consultative "mobilité, espace public et stationnement" dans un souci de rationalisation des travaux des commissions et pour éviter ce qui a été appelé tout à l'heure par le terme de "commissionnité aigue".

La commission ad-hoc avenir transports publics urbains a décidé à la majorité de la création d'une nouvelle commission. Et dans une bonne compréhension du fonctionnement institutionnel, le Conseil communal vous propose aujourd'hui la création de cette commission des transports. Mais vous comprenez dans mon discours, qui est un discours de normand, que le Conseil communal pourrait très bien vivre également avec cette prérogative, on en prendrait l'engagement, de réfléchir aux transports publics urbains dans la commission consultative mobilité, espaces publics et stationnement, parce que la mobilité, ce n'est pas seulement la mobilité des piétons, ce n'est pas seulement celle des cyclistes, ni celle des transports individuels, mais ça nous semble aussi être la mobilité des transports publics, tout en sachant que la commission des affaires régionales et des relations extérieures continuera, elle, à travailler sur la mobilité qui est extérieure à la ville, ce qu'on appelle chez nous, au sein de l'administration, les transports, avec les dossiers précités. On fait la distinction entre mobilité, mobilité interne à la ville, transports externes à la ville.

Enfin, évidemment, le Conseil communal, et cette fois il n'a pas véritablement le choix, se soumettra à votre décision.

Mme Anne Monard, Verts : Oui, je trouve aussi intéressant dans la commission de ne pas seulement inclure des conseillers généraux, mais aussi des personnes représentatives de groupes d'intérêt, des associations en relation avec les transports urbains. C'est vrai que souvent, dans les cas de transports, il y a une association de citoyens qui s'est créée. Il y a l'ATE qui existe aussi, et il y a d'autres associations, par exemple PROVELO, qui peuvent aussi vouloir participer. Et je trouvais que c'était aussi bien de pouvoir les consulter.

M. Patrick Jobin, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous allons demander une suspension de séance afin de pouvoir nous concerter.

M. Marc Schafroth, Président : Oui, vous m'autorisez à donner la parole au Conseil communal ? M. Huguenin-Elie.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Simplement pour répondre à Mme Monard que toutes les associations qu'elle vient de citer sont représentées dans la commission mobilité, espaces publics et stationnement, y compris la CITRAP, dont nous avons aujourd'hui la chance d'avoir un éminent représentant dans la salle du Conseil général.

M. Marc Schafroth, Président : M. Jobin, une suspension de séance de trois minutes vous convient-elle ?

M. Patrick Jobin, PS : Monsieur le Président, oui. Merci.

SUSPENSION DE SEANCE

M. Marc Schafroth, Président : Je propose que nous poursuivions nos travaux. La parole est-elle encore demandée ?

M. Patrick Jobin, PS : Monsieur le Président ? Nous demandons la parole.

M. Marc Schafroth, Président : Alors je vous la donne.

RIRES

M. Patrick Jobin, PS : Merci Monsieur le Président ! Après d'intéressantes et animées discussions, nous allons suivre nos commissaires et soutenir la création de la commission.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je voulais remercier le Conseil communal pour son plaidoyer contre la formation de cette commission et l'intégration de ces questions à la commission de mobilité. J'aurais souhaité que ça fasse de l'effet dans certains groupes, mais enfin, ça n'a pas l'air d'être le cas, tans pis, on se pliera à des séances inintéressantes.

RIRES

M. Karim Boukhris, POP : Le groupe POP, contrairement à M. Ummel, pense intéressant de monter cette commission, et de ne pas la noyer dans la commission de la mobilité. Ceci pour une raison principale, c'est qu'en 2014, il y a un rapport qui est arrivé sur le mode de transport, et il a fallu un certain temps pour que les gens soient au fait des moyens de transports publics, quels moyens de locomotion et autre. Nous pensons qu'il est bien de maintenir une commission où les gens soient au fait de ce qui se passe. C'est là qu'il y a eu le psychodrame : quand on nous présente un rapport au Conseil général, tout le monde n'est pas très au fait de certains aspects techniques. Ceci explique les retards qui ont été pris et les rebondissements dans cette affaire.

Un autre aspect, qui nous paraît intéressant aussi. Le Conseil communal vous dit que c'est une prérogative du Conseil communal d'émettre un avis vis-à-vis de TransN. Je pense qu'il est bien d'avoir une commission ad-hoc qui puisse peut-être un peu orienter le Conseil communal, bien que cela reste une de ses prérogatives.

Pour ces raisons donc, nous accepterons la création de la commission. Je vous remercie.

La création de la commission transports est acceptée par 23 voix contre 16.

Interpellation

Les personnes soussignées souhaitent interpeller le Conseil communal au sujet de l'adaptation des divers bâtiments dépendant de notre collectivité occupés par des services susceptibles de recevoir du public, mais non encore équipés pour recevoir des personnes à mobilité réduite.

A notre grand désappointement, la démarche d'adaptation d'abord acceptée et entreprise en vue de l'échéance de mise en vigueur de la LHand, se trouve stoppée net par un très récent avis de droit du Service juridique de la Ville. L'analyse des bâtiments et services était terminée, et le programme d'intervention avec rapport ad-hoc présenté à la Commission des Infrastructures puis retiré !

Il est possible que l'enrayage du processus soit dû à nos difficultés budgétaires actuelles. En effet, le WC pour handicapés et le monte-personne installés à l'Hôtel-de-Ville ont été réalisés..., de même qu'un ascenseur au Collège de la Promenade ! On ne parlait pas alors de requérir un avis de droit...

Nous souhaiterions savoir si, en plus de l'avis de droit susmentionné, le Conseil communal s'est informé de quelles manières, généreuses ou restrictives, d'autres collectivités publiques ou sociétés recevant du public interprètent les exigences de la LHand dans le domaine concerné et en particulier dans le Canton de Neuchâtel.

Il y a peut-être là une piste pour faire cohabiter intelligemment le vieux principe "dura lex, sed lex" avec notamment le préambule de la Constitution fédérale de 1999 qui affirme:

"....et que la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres...."

Charles-André Favre, Karim Boukhris, Marina Schneeberger, Monique Erard

M. Marc Schafroth, Président : Pour l'urgence, à qui puis-je donner la parole ? M. Moser.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre autorité a posé au chef du département de la santé cantonale des questions dont nous pensons que les réponses peuvent influencer les futurs débats sur HNe. Ces débats au Grand Conseil sont imminents. Voilà qui justifie l'urgence de notre interpellation.

Mme Katia Babey, Conseillère communale, Jeunesse, affaires sociales, sports et santé : Nous acceptons l'urgence.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Cette interpellation est donc en lien avec la séance extraordinaire d'informations et d'échanges d'avril du Conseil d'Etat sur HNe à l'attention des Conseils communaux et généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Je vais donner quelques précisions qui intéresseront nos nouveaux élus et la presse, puisque cette séance n'était pas publique.

J'ai été en quelque sorte lors de cette séance d'informations et d'échanges le porte-parole des groupes en posant, appuyé par d'autres membres du Conseil, un certain nombre de questions fondamentales au conseiller d'Etat. Ces questions étaient essentiellement d'ordre économique et financier.

Nous évoquions notamment des préoccupations liées à l'emploi, la fiscalité, l'équilibre cantonal, la perte d'image pour le Haut, l'ambition de se doter d'un hôpital cantonal, la problématique des hospitalisations intercantionales – dans les deux sens, les patients exportés et les patients importés –, le coût des aménagements territoriaux nécessaires – notamment autour de Pourtalès –, le coût des transports, le coût de la réaffectation des bâtiments abandonnés, les réaménagements de Pourtalès, la localisation dans les Montagnes d'un CTR vue par la population du Bas, et les risques d'échec d'un projet inédit et ses conséquences financières.

Jusque-là, nous avons surtout évoqué les questions sanitaires, médicales et sécuritaires à l'appui des projets que nous défendons. Les questions économiques étaient difficiles à appréhender. Peut-être que le

maintien de deux pôles entraînaient un surcoût, mais sûrement que la sécurité et la cohésion cantonale le valaient bien. L'adage "*Regrouper c'est économiser*" prévalait. Il semble que ce n'est pas vrai. Il y a dans le domaine des effets en cascade qui doivent être analysés. Des études réalisées à l'étranger démontrent qu'au-delà d'une certaine masse critique, concentrer coûte plus cher.

Plus près de nous, il n'a jamais été démontré que globalement, le regroupement de la maternité apportait une plus-value financière. Si les économies réalisées par ce regroupement étaient significatives, cela se saurait car cela viendrait à l'appui des projets du Conseil d'Etat.

Il est affligeant, au stade de l'avancée du dossier en avril, de constater qu'il n'y avait pas de possibilité pour le Conseil d'Etat d'apporter déjà un certain nombre de réponses à des questions basiques. D'autres ont posé certaines de nos questions, comme la Société neuchâteloise de médecine, qui a dit oui au projet du Conseil d'Etat, mais pour autant qu'on lui donne des garanties financières. Cette association n'a pas reçu de réponse mais le Conseil d'Etat s'appuie sur son vote pour convaincre la population que son plan est bon.

Aller de l'avant malgré tout, faire entériner le projet au plus vite par le Grand Conseil en évitant l'analyse des multiplicateurs économiques, tout en démantelant l'hôpital de La Chaux-de-Fonds pour lui enlever sa crédibilité et atteindre un point de non-retour, voilà ce à quoi nous sommes confrontés aujourd'hui.

Toutes les réponses que nous attendons n'iront peut-être pas dans le sens que nous imaginons, mais elles permettront d'avoir un aperçu global de la problématique avant de prendre la décision finale. Dès lors, nous demandons au Conseil communal d'intervenir auprès de l'autorité cantonale pour obtenir ces réponses. Nous devons faire preuve de fermeté et éviter à tout prix que des décisions hasardeuses soient prises.

Je profite de cette intervention pour demander au Conseil communal s'il a reçu une réponse de la Société suisse d'anesthésiologie. Je rappelle que la Ville avait demandé de confirmer à cette société savante que l'organisation actuelle mise en place à l'hôpital de La Chaux-de-Fonds n'était pas conforme à ses recommandations, et que dès lors, la sécurité y était fortement mise à mal. Il y a quelques jours, apparemment, vous n'aviez rien reçu.

On peut imaginer que si la réponse de cette société venait en appui de ses membres anesthésistes responsables de HNe, sa réponse n'aurait posé aucun problème et qu'elle n'aurait pas tardé. Dans le cas contraire, tout devient risqué et compliqué et mieux vaut se donner le temps de mettre en place des aménagements ou ne pas répondre du tout. La deuxième hypothèse paraît la plus plausible.

Merci au Conseil communal de nous donner des informations ou réponses qui seraient arrivées tout récemment, mais surtout d'intervenir

fermement auprès de l'autorité cantonale, en collaboration avec les autorités locales.

Ensemble, mettons tout en œuvre pour que la population de ce canton n'avance pas aveuglément vers un projet qui n'a pas de bases solides, qui serait défavorable à nos villes et probablement aussi à l'ensemble du canton.

Mme Katia Babey, Conseillère communale, Jeunesse, affaires sociales, sports et santé : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Cette interpellation est légitime, l'urgence et les questions posées également. Nous ne serons pas trop longs, le texte de l'interpellation ainsi que son développement sont clairs, complets et pertinents.

Il est en effet légitime d'attendre des réponses à des questions primordiales dans un dossier aussi fondamental pour notre région, pour notre canton. Il est d'ailleurs plus que surprenant que ces questions restent en suspens, tant il est vrai qu'elles auraient dû être traitées depuis longtemps, voire avant même la phase de consultation par les défenseurs du projet.

En effet, comment continuer à aller de l'avant sans répondre à des questions aussi essentielles que celles formulées dans l'interpellation, que celles formulées au mois d'avril ici et reformulées ce soir par les interpellateurs ? Il est à tout le moins surprenant, dans une consultation de cette importance, qu'il faille attendre quatre mois pour ne pas obtenir de réponse, et qu'il y ait besoin de déposer une interpellation interpartis urgente pour tenter d'obtenir quelque chose qui a été formellement promis à un parterre d'élus la veille. Comment interpréter ce silence assourdissant ? Je vous laisse le soin d'y répondre, ne voulant pas polémiquer plus que de raison.

Le Conseil communal s'engage évidemment à faire tout ce qui est possible pour que le Conseil d'Etat respecte ses promesses. Nous allons écrire de manière ferme et officielle, et ce en collaboration avec la Ville du Locle, afin d'avoir enfin les réponses aux questions posées. En ce qui concerne la Société suisse d'anesthésiologie, nous n'avons malheureusement toujours pas de réponse, on a du mal à nous répondre en ce moment... Nous allons dès demain les relancer, afin d'avoir une confirmation rapide.

Je vous remercie de votre attention.

M. Marc Schafroth, Président : Merci. L'interpellateur peut nous faire part de son indice de satisfaction.

RIRES

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je suis très satisfait de la fermeté annoncée par le Conseil communal.

M. Marc Schafroth, Président : Je vous remercie.

En accord avec le chef du groupe POP, l'interpellation de M. Charles-André Favre et consorts sera traitée lors d'une session prochaine.

Nous sommes arrivés au terme de notre ordre du jour, je vais passer la parole à un représentant du groupe UDC pour la suite de la soirée. M. Steudler.

M. Adrien Steudler, UDC : Comme déjà annoncé, nous nous réjouissons de vous retrouver au restaurant du Mont-Cornu dans les plus brefs délais. A l'extérieur. On prendra juste un petit verre dehors, et après on sera au chaud.

M. Marc Schafroth, Président : Je vous remercie. Je vous donne rendez-vous le 26 septembre pour notre prochaine séance. La séance est levée.

Séance levée à 21h10

Le président :
Marc Schafroth

Le secrétaire :
Oguzhan Can

La secrétaire-rédactrice :
Anaïs Brand