



11e séance du Conseil général

Législature 2016-2020

Jeudi 28 novembre 2017 à 19h30

Salle du Conseil général, Hôtel de Ville

Procès-verbal

Présidence : Maria Belo (POP)

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

Présent(e)s : Belo Maria, Borel Pierre-Alain, Boukhris Karim, Brechbühler Thierry, Brossard Carmen, Can Oguzhan, Cao Stève, Cassard Christian, Christen Jean-Denis, Deschenaux Sven, Erard Monique, Erard Nathan, Erard Sven, Fatton Marc, Favre Andy, Favre Lionel, Fivaz Blaise, Frutschi Marc, Gagnebin Monique, Gressot Julien, Haldimann Cédric, Jeandroz Françoise, Jobin Patrick, Lièvre Assamoi Rose, Locatelli Silvia, Monard Anne, Morel Yves, Moser Claude-André, Othenin-Girard Michaël, Payot Daniel, Roulet Paola, Schafroth Marc, Schneeberger Marina, Spoletini Giovanni, Strub Yves, Surdez Daniel, Ummel Ayfer, Ummel Christophe, Vaucher Alain

Excusé(e)s : Bühler Pascal, Lalive Jean-Emmanuel

Le Conseil communal siège *in corpore*.

Le procès-verbal de la séance N° 8 est adopté sans modifications et avec remerciements à sa rédactrice.

Mme Maria Belo, Présidente : Mesdames et Messieurs les conseillers et conseillères générales, je vous souhaite la bienvenue à cette onzième séance.

11e séance du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Mardi 28 novembre 2017 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Adoption du procès-verbal de la 8e séance du Conseil général du 29 août 2017.
2. Rapport d'information relatif aux objectifs "La Chaux-de-Fonds 2030" et au plan directeur communal des mobilités (DUBRE)
3. Rapport relatif à une demande de crédit de CHF 270'000.00 pour le remplacement de la bande de hockey pour la patinoire couverte des Mélèzes (DJASS)
4. Rapport d'information relatif à la motion du 23 novembre 2015 déposée par Daniel Musy et consorts concernant le devenir de l'ancien collège du Valanvron (DUBRE)
5. Rapport relatif au changement d'affectation "Bieri-Grisoni", bien-fonds 6406 (partiel) du cadastre des Eplatures (DUBRE)
6. Réponse à la question écrite du POP "Viteos : quid des comptes consolidés?" (DSEPE)
7. Interpellation du groupe PLR "Sud de la ville, une circulation au goût de bouchon"

*Maria Belo
présidente du Conseil général*

Interpellation du groupe PLR "Sud de la ville, une circulation au goût de bouchon"

Le groupe PLR se permet d'interpeller le Conseil communal quant à la problématique de circulation dans les zones Sud de la ville. En effet, il a été constaté une péjoration de la fluidité du trafic dans différentes zones du secteur susmentionné qui a été accentuée par les travaux de réaménagement du Pont du Manège.

Nous demandons au Conseil communal de se pencher sur cette problématique qui a des conséquences tant sur la qualité de vie des riverains des zones concernées (nuisances sonores et pollution), que sur la sécurité aux abords de certains collèges (Foulets, Promenade et Bellevue) dans la mesure où les voitures empruntent des rues adjacentes aux axes principaux.

Concernant la sécurité, permettez-nous d'émettre également des doutes concernant la nouvelle définition du giratoire du Bas-du-Reymond, dont il est fréquent de constater des incidents divers tels que perte de chargement, manœuvres avant/arrière de camions, sorties de route. Ceci ne va pas dans le sens de favoriser la mobilité douce proche de ce rond-point.

Une partie du problème d'engorgement du secteur pourrait être résolu en favorisant un service de transports publics performant et en adéquation avec le nombre de personnes susceptibles d'accéder à ces zones tant résidentielles qu'industrielles ayant connu un fort développement démographique ces dernières années (principalement valable pour le quartier de l'Orée-du-Bois).

Les horaires scolaires, les horaires des magasins en fermetures nocturnes ainsi que les horaires CFF devraient être pris en considération pour l'établissement du futur horaire de TransN. La desserte de la Ligne Cerisier reliant le sud de la ville devrait être valorisée au même titre qu'une ligne principale.

Il n'est pas admissible qu'une personne se trouvant à 18h35 à la gare ne puisse rejoindre son domicile situé dans le quartier du Cerisier que par Taxi ou transport sur appel "Mobilité". Tout comme il n'est pas admissible que des parents doivent amener leurs enfants avec des véhicules personnels, afin de respecter l'horaire scolaire et éviter des retards à répétition (dimensionnement des bus insuffisant).

Ces 2 cas de figure découragent l'utilisation de transport en commun dans un secteur déjà fortement engorgé.

Depuis plusieurs années, nous constatons un embellissement de la rue de l'Hôtel-de-Ville. Cet axe routier restant élémentaire, nous espérons que des efforts de valorisation continueront dans ce secteur.

N'oublions pas que la carte de visite d'une ville passe également par des entrées/sorties soignées.

Pour le groupe PLR, Sven Deschenaux et consorts

Je vous signale que j'ai reçu une lettre datée du 14 novembre 2017 de la Société des amis du Musée d'histoire naturelle de La Chaux-de-Fonds concernant la réhabilitation du bâtiment de l'Ancien Stand.

Mme Anne Monard, Verts : Madame la Présidente, est-ce que vous pouvez nous en faire la lecture, s'il vous plaît ?

Mme Maria Belo, Présidente :

*A l'attention du Conseil général de La Chaux-de-Fonds, par
Mme Maria Belo, Présidente.*

La Chaux-de-Fonds, le 14 novembre 2017.

Concerne : réhabilitation du bâtiment de l'Ancien Stand

Madame la Présidente du Conseil général, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux.

Les 75 membres de la Société des amis du Musée d'histoire naturelle, réunis en assemblée générale extraordinaire jeudi 26 octobre 2017 dans les locaux du Musée d'histoire naturelle, ont parcouru les différentes salles du bâtiment de l'Ancien Stand sous la direction de M. Jean-Daniel Blanc, conservateur adjoint du MHNC. Puis ils ont entendu M. Jean-Daniel Blanc présenter la réhabilitation du bâtiment dans le but d'accueillir le Musée d'histoire naturelle et ont débattu du bien-fondé du projet prévu. Enfin, les membres présents de la SaMHNC ont approuvé à l'unanimité le soutien apporté au Musée d'histoire naturelle pour la partie muséographique, soutien qui s'élèvera à au moins CHF 300'000.- en cas d'acceptation par le Conseil général du projet de transformation et du crédit nécessaire à sa réalisation.

Souhaitant que la rénovation prévue se fasse dans les meilleurs délais, la Société des amis du Musée d'histoire naturelle vous présente ses salutations les plus cordiales.

Au nom de la SaMHNC, Daniel Christen, Président.

Avec une copie au conseiller communal en charge de la culture et au Conseil communal de La Chaux-de-Fonds par son Président, M. Théo Huguenin-Elie.

Objets déposés

Motion du POP

La faculté des Lettres bientôt dans Les Montagnes ?

Le 24 septembre 2017, les électeurs du canton de Neuchâtel refusaient la demande de crédit nécessaire à la construction du Nouvel Hôtel judiciaire. Si nous ne pouvons que regretter cette décision, il nous faut en prendre acte et vivre avec. Les jours suivants, le Conseil communal disait à la presse qu'il verrait d'un bon œil que l'université de Neuchâtel vienne occuper cet endroit, élément à nouveau mentionné avec « une chaire de l'Université de Neuchâtel pourrait faire sens » dans L'Impartial du 25 novembre dernier. L'îlot A du quartier Le Corbusier offre un emplacement exceptionnel au centre-ville et à côté de tous les transports publics. Il s'agit donc pour La Chaux-de-Fonds de trouver le meilleur moyen de mettre en valeur ce secteur. Le POP, étant tout à fait en accord avec la position du Conseil communal, souhaite appuyer sa proposition et même aller plus loin. Pourquoi ne pas faire monter la faculté des Lettres à La Chaux-de-Fonds sur cet emplacement ? Le développement de Microcity fait que la faculté des Sciences nous paraît à sa place dans la ville de Neuchâtel. Par contre, étant donné que l'infrastructure des Jeunes-Rives est vieillissante et qu'il faudra la remplacer, il nous semble que la faculté des Lettres aurait toute sa place sous le soleil de nos montagnes.

Tout le monde connaît les difficultés de la ville. Depuis longtemps, nous nous sommes focalisés sur l'industrie qui a fait nos beaux jours. Au XXI^{ème} siècle, l'économie évolue et la production n'est plus forcément une source unique d'enrichissement. Notre ville n'est pas un pôle d'économie présenteielle et encore moins d'économie résidentielle. Une faculté de l'université serait sans conteste un véritable atout permettant la diversification de notre ville, en tout cas en termes d'économie présenteielle.

Dans certaines régions, nous pensons notamment au Tessin, les facultés de l'université sont disposées à des endroits différents. Ce n'est plus le temps des campus uniques, surtout pour les petites universités. Le Conseil d'État nous rabâche depuis deux législatures que nous sommes « un canton, un espace ». Soit. Mais encore faut-il le démontrer. L'amélioration des moyens de communication ferroviaire avec, nous l'espérons, une voie directe ou pour le moins l'évitement de Chambrélien permet d'envisager un tel projet. En effet, si nous reprenons l'exemple de la faculté des Sciences, le trajet entre cette dernière et la faculté des Lettres pouvant aller aujourd'hui jusqu'à 19 minutes en bus selon le site des CFF ce qui serait

tout à fait comparable avec le temps que prendrait la ligne directe avec de bonnes correspondances.

Il est plus que temps de passer de la théorie à la pratique. Si nous voulons que le canton puisse redresser la tête, toutes ses parties doivent pouvoir bénéficier d'une répartition des missions et des investissements. Nous demandons donc par cette motion, que le Conseil communal entame ou plutôt poursuive des discussions avec le Conseil d'État pour que l'îlot A soit valorisé par le biais d'un bâtiment d'envergure à tout le moins cantonal, avec, vous l'aurez compris, une très large préférence pour la faculté des Lettres qui permettraient un plus grand équilibre cantonal tout en montrant par les faits que nous sommes une seule agglomération urbaine. Des liens avec les Accords de positionnement stratégique défendus par le canton et les communes pourraient voir le jour, notamment quant au développement créatif et patrimonial des Montagnes neuchâteloises. Nous demandons que le Conseil communal mette tout en œuvre pour « convaincre » le canton de prendre ses responsabilités et de permettre à notre ville d'espérer un développement positif.

Pour le POP

Julien Gressot, Marina Schneeberger

Résolution urgente (Verts, PS, POP, PDC)

Pour une réduction possible de la vitesse des véhicules, sur les rues de liaisons et les collectrices, aux abords des collèges et autres zones sensibles.

Pour les Verts

Marc Fatton, Monique Erard

Pour le PS

Silvia Locatelli

Pour le POP

Nathan Erard

Pour le PDC

Blaise Fivaz

Résolution urgente du parti socialiste**Vente du Collège du Valanvron oui, mais pas à n'importe quel prix !**

Le rapport d'information du 8 novembre 2017 du Conseil communal au Conseil général relatif à la vente de l'ancien collège du Valanvron, donne un aperçu détaillé des avantages et inconvénients des différents scénarios envisagés pour l'avenir de ce bâtiment. L'analyse menée sous l'angle de la faisabilité et des besoins souligne les avantages de la vente de cet objet du patrimoine communal, vente privilégiée par le Conseil communal qui agit dans son cadre de compétences .

Si, au vu des explications données et du manque de perspectives pour cet objet nous pouvons comprendre l'option de la vente, il est à notre sens essentiel que celle-ci se fasse en tenant compte de l'histoire et des caractéristiques particulières de ce lieu, dernier élément du patrimoine communal situé en zone périurbaine, dans un cadre magnifique et particulièrement fréquenté tant par les Montagnons que par les visiteurs pour des activités en plein air.

C'est pourquoi, par la présente résolution, nous prions le Conseil communal de prévoir, dans le processus relatif à la mise en vente puis, le cas échéant, de la réalisation de celle-ci, des critères d'octroi qui permettent de privilégier un projet de qualité, si possible garantissant l'accès public mais qui, au moins, ne dénature pas celui-ci.

Afin de respecter ces principes, nous demandons au Conseil communal que :

- L'évaluation globale des offres reçues soit pondéré à raison de 60% pour le prix et à 40% pour le projet;
- L'attribution des notes pour la partie relative au projet suive la gradation suivante :

5 = Offre émanant d'une association qui souhaiterait exploiter le lieu comme maison de rencontres et d'activités

4 = Affectation incluant une perspective touristique

2 = Propriétaire envisageant d'habiter le lieu

1 = Propriétaire envisageant de mettre le lieu en location

0 = Vocation entièrement artisanale (sans activité ouverte au public)

Cette échelle permet de marquer plus clairement la différence entre une activité publique et la vente à des fins purement privées. Par ailleurs , nous demandons également au Conseil communal d'exclure d'emblée tout

projet qui n'aurait qu'un objectif purement logistique par exemple de stockage.

Enfin, afin de conserver une vue sur les activités qui se développeront dans ce lieu mais aussi pouvoir garder l'opportunité d'éventuellement y développer un projet à futur, nous demandons au Conseil communal d'inscrire un droit de préemption dans le contrat de vente.

L'urgence est demandée afin que cette résolution soit traitée à la même séance que le rapport d'information précité.

Pour le PS

Silvia Locatelli, Carmen Brossard, Patrick Jobin, Michaël Othenin-Girard, Rose Lièvre Assamoi, Monique Gagnebin

Interpellation du groupe PS

Sécurité des piétons sur le grand chantier Manège-Grenier

De nombreux témoignages de citoyens amènent à ce constat : les entreprises chargées de garantir la sécurité des piétons sur le grand chantier Crêt-Manège ont souvent failli à leur mission.

Une absence de signalisation claire et de passages sécurisés a donc été patente à plusieurs reprises, notamment au carrefour Grenier-Manège, et nous amène à ces questions :

- Le Conseil communal confirme-t-il ces manquements ?*
- Est-il vrai que certains chefs de chantier d'entreprises ont fait preuve de mauvaise volonté ?*
- A l'avenir, que compte faire le Conseil communal pour mieux garantir la sécurité des piétons; envisage-t-il de rendre plus contraignant le cahier des charges dans les offres publiques ?*

Pour le PS

Patrick Jobin, Silvia Locatelli

Mme Maria Belo, Présidente : La lettre du MHNC est bien sûr à disposition des conseillères et conseillers généraux sur mon bureau. Nous passons à l'ordre du jour.

Rapport d'information du Conseil communal

relatif aux objectifs "La Chaux-de-Fonds 2030" et au plan directeur communal des mobilités

(du 8 novembre 2017)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

1 Contexte

Le Conseil communal a lancé, en 2011, une réflexion sur le développement urbanistique de la ville dans une vision à l'horizon 2030. Pourquoi 2030 ? C'est l'horizon prévisible raisonnable qui permet d'anticiper l'évolution de l'économie et de l'habitat dans la mesure du possible tout en orientant les objectifs de développement. En termes d'aménagement du territoire, le travail se fait en général en fonction de l'évolution souhaitée sur quinze ans. Cette vision à long terme n'existe actuellement pas dans les instruments légaux pour le développement territorial communal. A ce titre, l'élaboration de Lignes directrices en 2013 – 2014 a permis de répondre à cette absence. En effet, cet instrument donne les grands axes d'orientations stratégiques et permet de s'entendre sur une vision à long terme et sur les actions prioritaires à engager pour la réaliser.

Dans sa séance du 3 juin 2013, votre Conseil avait pris acte à l'unanimité du rapport sur la première phase de l'élaboration des Lignes directrices. Pour rappel, les Lignes directrices devaient donner les grands axes d'orientations politiques et stratégiques de la Ville à l'horizon 2030.

Dans sa séance du 6 novembre 2014, votre Conseil avait pris acte de la version définitive du document des Lignes directrices. Ces dernières se déclinaient autour de trois axes directeurs : horlogerie, nature et culture. Ces Lignes directrices constituaient la base des planifications directrices communales dont une première partie vous est présentée dans ce rapport.

2 Les plans directeurs communaux

Le rôle des plans directeurs communaux est d'anticiper et d'orienter le développement de la ville à l'horizon de quinze ans. Il fixe une vision par le biais d'objectifs et de principes d'aménagements. Il définit finalement des mesures qui concrétisent le volet opérationnel de la planification. Celle-ci doit pouvoir évoluer si de meilleures opportunités se présentent au fil du temps.

Par ces plans directeurs communaux, le Conseil communal projette l'avenir de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2030. Les orientations proposées sont ambitieuses et leur mise en œuvre doit permettre à la Ville de La Chaux-de-Fonds de connaître un développement cohérent et harmonieux.

Trois instruments de planification territoriale ont été envisagés par le Conseil communal afin de régler les questions territoriales, des mobilités et des énergies; ces trois thématiques étant en étroite interaction.

1.1 Le projet de territoire ou plan directeur communal du développement territorial

Le projet de territoire des autorités communales énonce la vision générale sur la manière de situer la ville dans son contexte régional, de préserver et de valoriser ses atouts, de faire évoluer son aménagement et d'assurer ses équilibres économiques, environnementaux et sociaux dans la durée. C'est l'instrument de planification globale qui doit se coordonner avec les projets d'agglomération (PA) (1^{ère} génération 2007, 2^e génération 2012 et 3^e génération en 2016) et le plan directeur régional à l'échelle des Montagnes neuchâteloises.

Cette planification n'est pas présentée dans le cadre du présent rapport car les services cantonaux ont souhaité réserver leur préavis en attendant que les planifications supérieures soient sanctionnées, en particulier le plan directeur cantonal qui a été mis en consultation publique d'avril à fin septembre 2017 et les plans directeurs régionaux.

Le projet de territoire vous sera dès lors soumis lors d'une prochaine séance en même temps que les réflexions pour la révision générale du plan et règlement d'aménagement communal (PRAC).

1.2 Le plan directeur des mobilités

Si le présent rapport évoque globalement la réflexion portant sur "La Chaux-de-Fonds 2030", il porte plus particulièrement sur le plan directeur des mobilités. En effet, il s'agit de réviser totalement le plan directeur de la mobilité urbaine de 2002, tout en favorisant une approche multimodale (transports individuels, transports publics et mobilité douce). Cette planification doit prendre en compte les projets des grandes infrastructures (projet de mobilité cantonal, contournement routier ouest – H20 et contournement routier est – H18, plan directeur cantonal de la mobilité cyclable). Il permettra également de définir des étapes, dans une vision générale, pour les projets de réaménagement urbain qui devront les accompagner. Ce plan directeur se fonde sur les nombreuses études existantes.

1.3 Le plan directeur des énergies

Les buts de ce plan directeur sont de définir la politique de développement souhaitée en termes énergétique et de déterminer des objectifs et des mesures à même de concrétiser cette stratégie. Ce plan doit garantir une bonne adéquation entre le développement territorial et l'approvisionnement en énergie, en coordonnant géographiquement l'approvisionnement en chaleur.

Cette planification a également été retardée dans sa conception. La validation de l'étude de faisabilité pour le projet VADEC+, qui prévoit le doublement de la capacité de l'usine d'incinération ainsi que la validation du projet de territoire par les services cantonaux, sont essentiels pour valider la vision 2030 en termes d'approvisionnement énergétique. Cette planification vous sera dès lors soumise ultérieurement.

3 Contenu des plans directeurs communaux

3.1 Qu'est-ce qu'un plan directeur communal ?

Les plans directeurs communaux ne visent volontairement pas à régler tous les problèmes de manière précise car il existe beaucoup d'incertitudes à l'horizon 2030. Ils sont le produit d'un processus d'échange entre différents acteurs et sont portés par l'exécutif communal. Elus, habitants,

techniciens communaux et groupes d'intérêts définissent ensemble une vision globale pour le développement de La Chaux-de-Fonds.

Le plan directeur est un instrument qui :

- fixe les buts à atteindre par le biais d'objectifs;
- établit les principes et mesures d'aménagement pour atteindre les objectifs;
- définit et coordonne les opérations et démarches à entreprendre : les fiches de mesure (programme des mises en œuvre).

Le plan directeur communal constitue une base contraignante pour une future révision du plan d'aménagement local.

3.2 Forme, contenu et phases de travail

Les plans directeurs communaux de La Chaux-de-Fonds se présentent sous la forme de cinq documents et d'une annexe :

- cahier 1 – objectifs
- cahier 2 – projet de territoire
- cahier 3 – plan directeur des mobilités
- (cahier 4 – plan directeur des énergies)¹
- cahier 5 – programme des fiches de mesures
- annexe : diagnostic

Le "cahier 1 – objectifs" dresse la liste des neuf objectifs définis suite aux éléments tirés du diagnostic et validés par la commission des planifications territoriales du Conseil général le 26 novembre 2015 et par le Conseil communal le 14 novembre 2015. Vous retrouverez ces neufs objectifs en annexe du rapport.

Le "cahier 2 – projet de territoire" constitue le cœur stratégique du plan directeur communal. Il présente la vision future de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2030. Ce cahier traite également la coordination avec les planifications supérieures sur lesquelles les plans directeurs communaux doivent s'appuyer. Il s'agit notamment de la planification cantonale, régionale et des PA.

¹ Ce cahier sera intégré ultérieurement car le plan directeur communal des énergies est en cours d'élaboration.

Le "cahier 3 – plan directeur des mobilités" traite du plan directeur des mobilités avec une présentation par thématique : transports individuels motorisés (TIM), piétons et espace public, vélos et transports publics.

Le plan directeur des énergies sera ajouté ultérieurement dans le cahier 4. Les décisions concernant le projet de nouvelle usine VADEC+ et la validation du projet de territoire sont des conditions de base pour son élaboration.

Le "cahier 5 – programme fiches de mesures" constitue le volet opérationnel du plan directeur communal. Il présente, sous forme de fiches thématiques ou localisées, les objectifs et mesures que le Conseil communal entend entreprendre, par l'intermédiaire de ses services. La priorisation sera faite annuellement par le Conseil communal dans le cadre de l'élaboration des budgets.

L'annexe dresse le diagnostic communal qui s'est notamment fait par une analyse de l'état des lieux. Cet état des lieux s'est basé sur une analyse statistique, une lecture historique du territoire, une analyse des différents plans de zones et par la consultation des groupes d'intérêts concernés par les problématiques du territoire, des énergies et des mobilités. Pour chaque sujet exploré, une description des données exploitées a été introduite dans les enjeux spécifiques au territoire communal. Une comparaison est quelquefois faite avec d'autres villes de Suisse romande.

3.3 Auteurs des plans directeurs communaux

Au niveau politique, le comité de pilotage (COPIL des planifications territoriales), composé de deux conseillers communaux, pilote l'ensemble de la démarche. Il est accompagné des trois porteurs de projets au niveau du service d'urbanisme et de l'environnement (SUE), du Commandant de la Sécurité publique (SP) et du chef du service de la communication.

Les plans directeurs communaux sont élaborés par le SUE. Aucun mandat extérieur n'a été octroyé pour ce projet.

Au niveau législatif, le suivi s'est fait avec la Commission des planifications territoriales. Selon l'article 3 de son règlement, celle-ci est chargée d'accompagner la révision partielle du règlement d'aménagement communal, l'élaboration des Lignes directrices et des planifications directrices.

D'autres commissions concernées par ces plans directeurs communaux ont également été consultées, à savoir la Commission d'urbanisme, la

Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie et la Commission mobilité, espace public et stationnement.

3.4 Démarche

La formulation du diagnostic et des objectifs, première étape de l'élaboration des plans directeurs communaux, a été menée en collaboration avec la population et les écoles via notamment une exposition relative à la vision La Chaux-de-Fonds 2030 (29 septembre au 31 octobre 2015), une enquête vélo menée en juin et juillet 2015 ainsi que l'organisation d'ateliers de travail avec les groupes d'intérêts et les services concernés.

Deux groupes d'intérêts ont été constitués pour les volets "mobilités" et "énergies" pour le suivi de ces deux plans directeurs.

- Le groupe d'intérêts "mobilités" est constitué des partenaires suivants : les Chemins de fer du Jura (CJ), les CFF, les Transports Publics Neuchâtelois SA (transN), la Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics Neuchâtelois (CITRAP), PRO VELO Neuchâtel section des Montagnes, l'Automobile Club de Suisse (ACS) section neuchâteloise, le Touring Club Suisse (TCS) section Jura neuchâtelois, Pro Infirmis Neuchâtel, le Centrevue, l'Association transports et environnement (ATE) section Neuchâtel, l'Association des commerçants indépendants de détail (CID), section chaux-de-fonnière, Tourisme neuchâtelois, l'Association Réseau urbain neuchâtelois (RUN), l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD), l'Ecole obligatoire de la Ville, le Service cantonal des transports (SCTR) et le Service des ponts et chaussées (SPCH). L'apport de ce groupe d'intérêts a été très important dans l'élaboration des différents plans composant le plan directeur communal des mobilités.

Les services communaux consultés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic de plan directeur communal des mobilités sont les suivants : la SP, les Services techniques (ST), le Service des espaces publics (SEP) et les Ecoles.

- Le groupe d'intérêts "énergies" est, pour sa part, constitué des partenaires suivants : Viteos, Vadec et le Service cantonal de l'énergie et de l'environnement (SENE).

Pour la question du territoire, la coordination a été menée avec les planifications supérieures dans le cadre des différents groupes de travail inhérents.

4 Objectifs "La Chaux-de-Fonds 2030"

Les plans directeurs communaux cherchent à régler et à planifier dans le détail la vision de la ville à l'horizon 2030. Pour y parvenir, plusieurs politiques sectorielles ont été développées :

- L'environnement bâti et paysager comme cadre de vie pour la population et les travailleurs, car ceci est déterminant pour la qualité et l'attractivité future de la ville.
- Le développement urbanistique afin de répondre aux projections démographiques et aux besoins de l'économie.
- La mobilité car les infrastructures de transports structurent la ville et lui garantissent un bon fonctionnement.
- Une politique énergétique durable et réaliste.

Sur la base du diagnostic, des objectifs des planifications supérieures et des choix politiques du Conseil communal, neuf objectifs – que vous trouverez en annexe – ont été développés pour tendre vers la vision de la Ville de La Chaux-de-Fonds à l'horizon 2030 sous l'angle territoire, mobilités et énergies. Ils se déclinent de deux manières : un objectif global sous le titre "vision 2030" et des objectifs généraux pour garantir la mise en œuvre.

Ces objectifs ont été validés par le COPIL et le Conseil communal le 14 novembre 2015 et par la commission des planifications territoriales du Conseil général le 26 novembre 2015.

5 Le plan directeur communal des mobilités

5.1 Synthèse générale du diagnostic et enjeux

Les TIM sont prépondérants dans les déplacements sur le territoire chaux-de-fonnier. Cette domination du TIM s'explique notamment par la structure du réseau routier ainsi que par les nombreuses possibilités de stationnement gratuit sur le domaine public. A contrario, la part modale du transport public est très faible. Si une réflexion sur l'offre est certes à mener, ce faible taux d'utilisation s'explique entre autres par les nombreux aménagements en faveur du TIM.

Cependant, on note que la part modale des modes doux, en particulier de la marche (35 %), est elle aussi assez importante, ce qui peut s'expliquer par l'aspect concentré de la ville qui encourage les déplacements à pied ou en deux-roues non motorisés. De plus, des équipements comme les vélos en libre-service (VLS) (Velospot) sont des incitations aux déplacements en mode de transport doux.

Si l'on opère une comparaison avec les parts modales sur le secteur de Neuchâtel (figure 1), on note que les écarts sont importants. En effet, les transports publics sont trois fois plus utilisés à Neuchâtel qu'à La Chaux-de-Fonds et la différence entre l'utilisation des TIM entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel est de 17 points.

	La Chaux-de-Fonds	Neuchâtel
Transports individuels motorisés	55 %	38 %
Transports publics	8 %	24 %
Mobilité douce	36 %	37 %
Autres	1 %	1 %

Figure 1: comparaison de la répartition modale des déplacements entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.²

La figure 2 indique les déplacements internes et externes en prenant en compte toutes les mobilités. Cette carte a été élaborée dans le cadre de la stratégie cantonale 2015 de la mobilité douce et se réfère à des déplacements tous modes confondus, sur l'entier du territoire communal. Les données de base sont celles du micro recensement de 2010 (donc des données issues d'enquêtes par sondage).

² Source : office fédéral de la statistique (OFS), micro recensement de 2010 mobilité et transports (MRMT); Service de l'aménagement du territoire (SAT)

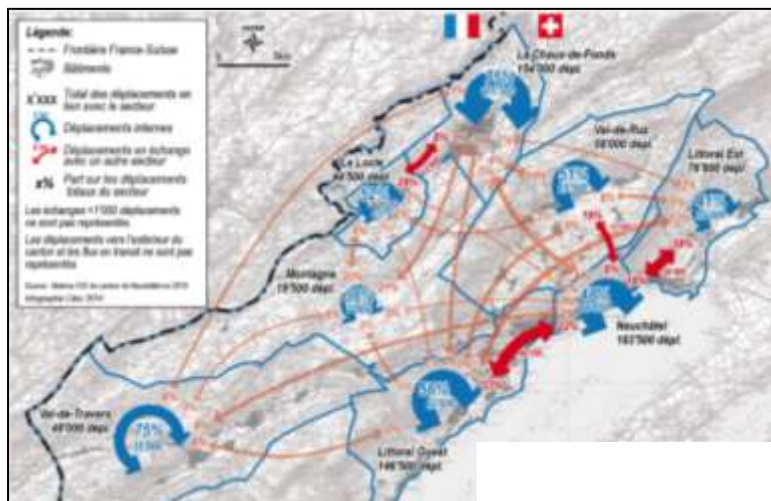


Figure 2 : déplacements dans le canton de Neuchâtel³.

On peut noter un fort pourcentage de déplacements internes en ville de La Chaux-de-Fonds puisque 75 % des déplacements se font au sein du territoire communal (à noter que le territoire communal est plus grand que la zone urbanisée). Cette forte proportion indique un potentiel important pour le développement de la mobilité douce.

En raison de la part modale du TIM et du fort taux de déplacements internes, cette situation implique un trafic motorisé important en ville de La Chaux-de-Fonds. Viennent ensuite la marche puis l'usage des transports publics (TP) qui est en-dessous de la moyenne cantonale et, enfin, l'usage du vélo qui est relativement faible alors que le potentiel à la belle saison est important (faible distance, pente globalement acceptable, faible trafic journalier moyen (TJM) sur certains axes, bonne perméabilité etc.). A contrario, il s'agit de relativiser ce résultat en fonction des conditions hivernales défavorables aux deux-roues. Aujourd'hui, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'il n'existe plus uniquement de "conducteur" ou de "marcheur" totalement dissocié, mais que la mobilité devient multimodale et s'adapte aux besoins.

De par sa situation, le territoire chaux-de-fonnier est un espace singulier : altitude, pente, climat rigoureux en hiver, présence de grandes usines et de

³ Source : matrice O/D Canton de Neuchâtel en 2010. Infographie CITEC 2014

pôles d'emplois, zone frontalière et développement surprenant d'une ville à cet endroit : tous ces éléments contribuent à des habitudes et des nécessités de déplacements propres. Certains éléments représentent plutôt des contraintes, et d'autres des atouts : qualité urbaine / patrimoniale, faible charge de trafic sur certains axes, ville compacte, proximité des espaces verts.

Les comportements de déplacements sont ainsi influencés par les éléments géographiques tels que les implantations urbaines et les politiques mises en œuvre. Il ne faut pas oublier le composant essentiel de ce territoire : l'homo mobilis. Qu'il soit habitant, pendulaire, frontalier, enfant ou adulte, chaque groupe d'individus présente des besoins et des habitudes de mobilités propres qui, au-delà des aménagements et des politiques mises en œuvre, dessinent la réalité. Ces habitudes et les perceptions propres ne sont pas à négliger.

5.2 Les politiques de mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds

La Ville fait, depuis de nombreuses années, la promotion des mobilités contemporaines. Nous pouvons ici citer à titre d'exemple le développement du quartier Le Corbusier. Ce projet urbain favorise un développement urbain vers l'intérieur, à proximité d'un pôle d'échanges (gare CFF et gare routière) et qui est desservi par la "rue verte", zone de rencontre faisant la part belle aux mobilités douces et à la cohabitation de toutes les mobilités nécessaires et induites par un tel quartier mixte (logements, services, industries).

Au fil des années, la Ville a promu le développement des mobilités douces en s'intéressant d'une part à la marche à pied (sécurisation des déplacements piétons, mise en valeur d'espaces publics pour favoriser la marche, sécurisation des accès aux écoles (carrefours, pédibus etc.), déneigement optimisé sur les trottoirs, mise en place d'une signalétique piétonne) et d'autre part à l'usage du vélo (développement d'infrastructures cyclables sur tout le territoire : bandes et pistes cyclables, voies de bus accessibles aux cyclistes, contresens cyclables, intégration de la thématique du vélo dans les réaménagements et les projets urbains, parkings vélos, etc., mise en place du système de VLS, soutien temporaire à l'achat de vélos électriques, etc). Les modérations du trafic mises en place (zones 30, de rencontre ou zones piétonnes avec cycles autorisés) constituent aussi une mesure importante en faveur de ces deux modes de déplacement. Enfin, l'animation du centre-ville (marché, Plage des Six-Pompes, Braderie, etc.) contribue à l'attractivité de la marche. De plus, la commune de La Chaux-de-Fonds est l'une des premières dans le Canton à

avoir intégré dans son règlement d'aménagement communal un article relatif aux parcs à vélos dans les immeubles neufs.

La Ville s'engage également à traiter le plus intelligemment possible la thématique des TIM. De nombreuses études ont permis d'orienter les décisions à prendre par rapport à ce moyen de transport, la sécurité est en permanence favorisée; les parkings-relais permettent une mobilité motorisée fonctionnelle. La Ville cherche à développer une nouvelle réflexion quant à une politique de stationnement plus fonctionnelle.

La Ville soutient également depuis de nombreuses années deux grands projets routiers et leurs mesures d'accompagnement à venir et nécessaires pour assurer une mobilité durable et une qualité de vie en ville : les projets des contournements H18 et H20.

Au niveau ferroviaire, la Ville est également active puisqu'elle est en contact permanent avec les CFF, transN, les CJ, la BLS et la SNCF pour améliorer sa desserte ferroviaire et développer le réseau des gares. Elle soutient activement le projet de mobilité 2030.

Enfin, la Ville promeut l'intermodalité dans le cadre de ses compétences communales, mais également dans le cadre de son travail avec les entreprises installées sur son territoire. En effet, dès trente employés, les entreprises chaux-de-fonnières doivent élaborer, conformément au règlement d'aménagement communal (RAC) et en collaboration avec le SUE, leur plan de mobilité d'entreprise voire inter-entreprises.

Dans les années à venir, la demande de mobilité évoluera, d'une part selon la croissance démographique et le développement économique, mais aussi selon les grands projets qui verront le jour : l'amélioration de la liaison ferroviaire entre les Montagnes et le plateau suisse, la construction de la H18 et de la H20 permettront de désengorger le centre-ville et de mettre en place des mesures favorisant les mobilités douces ainsi que les transports publics urbains en redonnant de la valeur aux espaces publics. Les nouveaux quartiers d'habitation et les implantations industrielles engendreront de nouvelles demandes de mobilités et la coordination entre le développement urbanistique et les mobilités devra être optimale pour aboutir à une ville se développant mais ne préteritant pas une situation de déplacement déjà complexe.

L'élaboration du plan directeur des mobilités s'appuie ainsi sur une vision multimodale et structurée sur la base des quatre modes de transports : les

transports individuels motorisés, les transports publics, la mobilité douce piétonne et cyclable.

5.3 Structure du plan directeur des mobilités

Le plan directeur des mobilités est composé de quatre plans et de 20 fiches de mesures. Les plans⁴ traitent des thématiques suivantes :

1. schéma routier (avant contournements);
2. schéma routier (après réalisation des contournements);
3. mobilité douce piétonne et espaces publics;
4. mobilité douce cyclable.

La thématique des TP est abordée dans le cadre d'une fiche de mesures.

Les fiches de mesures sont regroupées par mode de transports et abordent les thématiques suivantes :

VOLET MOBILITÉ (14 FICHES)

Transports individuels motorisés

M_1 : schéma de circulation et hiérarchie routière

M_1.1 : zones 30

M_1.2 : contournements routiers H20 et H18

M_1.3 : politique de stationnement

M_1.4 : périmètres de sécurité autour des collèges

Transports publics

M_2 : réseau des TP et amélioration de l'attractivité

Mobilité douce piétonne

M_3 : réseau de mobilité douce piétonne

M_3.1 : traversées piétonnes

M_3.2 : personnes à mobilité réduite (PMR)

Mobilité douce cyclable

M_4 : réseau de mobilité douce cyclable

M_4.1 : développement du réseau de vélos en libre-service

M_4.2 : infrastructures pour le stationnement vélos

⁴ La grandeur des plans (format A0) fait qu'il est impossible de les insérer au rapport. Un jeu de plans a été remis à chaque groupe politique.

Autres modes de déplacement

M_5 : moyens de déplacements alternatifs

M_6 : plan de mobilité d'entreprise

VOLET ESPACE PUBLIC (6 FICHES)

M_7 : développement du réseau d'espaces publics

M_7.1 : charte des espaces publics

M_7.2 : aménagement des entrées de ville

M_7.3 : développement d'un plan lumière

M_7.4 : stratégie d'affichage

M_7.5 : actes citoyens

Les fiches M_1, M_2, M_3 et M_4 sont des fiches chapeau et regroupent les mesures globales à réaliser pour les quatre modes de transports. Ces fiches sont structurées de manière à faire correspondre les mesures aux éléments de légende figurant sur les plans. Les fiches de niveau inférieur (M_1.1, M_1.2, etc.) précisent des thématiques particulières en lien avec leur fiche chapeau.

Les fiches M_5 et M_6 concernent des mesures transversales et communes à tous les modes de transports.

La fiche M_7 est la fiche chapeau du volet des espaces publics. Les fiches de niveau inférieur (M_7.1 à M_7.5) précisent des thématiques particulières en lien avec la valorisation de l'espace public.

Le volet sur les espaces publics, qui se composent de rues, places et parcs majeurs du centre-ville, est traité particulièrement dans le volet piétonnier. Cependant, pour une bonne articulation avec tous les modes de transports, le réseau d'espaces publics est également indiqué sur les autres plans. Il s'agit ainsi d'assurer la cohérence et l'articulation entre les différents types de mobilités qui ont des impacts déterminants sur la qualité des espaces publics, et les interventions réalisables sur ces derniers.

5.4 La politique de mobilité touchant le réseau routier et TIM**5.4.1 Synthèse du diagnostic**

Les déplacements en TIM sont majoritaires en ville de la Chaux-de-Fonds, ils représentaient 55 % de la part modale en 2010. Cette situation découle de plusieurs constats.

Réseau

Le réseau routier communal est structuré au niveau supérieur par plusieurs axes routiers permettant l'accrochage de la ville au réseau routier cantonal et national. Il s'agit de la H20, qui relie Neuchâtel au Locle (boulevard de la Liberté, rue de l'Hôtel-de-Ville, autoroute et boulevard des Eplatures); de la H18 direction le Jura (rue du Collège, rue Fritz-Courvoisier) et de la route cantonale (RC) 168 direction Biaufond (rue de la Charrière). Sans contournement routier, la connexion entre les différents axes aux entrées de ville, notamment pour les flux de transit, impose le passage du trafic à l'intérieur de la localité, y compris au centre-ville.

Au niveau hiérarchique inférieur, le réseau est composé de routes de liaison permettant le passage des flux principaux en ville et l'accroche depuis l'intérieur de la localité sur le réseau de transit. A un niveau plus bas, les routes collectrices servent à récolter le trafic provenant des quartiers, alors que les routes de dessertes ont pour principale vocation d'assurer l'accès aux quartiers résidentiels.

Les routes de transit, de liaison et collectrices composent le réseau routier structurant.

A l'heure actuelle, plusieurs dysfonctionnements sont constatés au niveau de l'offre routière et de la structure de ce réseau. Le dysfonctionnement principal découle en partie de l'absence de hiérarchie claire du réseau routier, qui laisse de trop nombreuses alternatives d'itinéraires à l'usager, notamment au travers des quartiers résidentiels, tant au centre-ville qu'en périphérie. D'autre part, les pertes de priorité et les nombreux sens uniques rendent la lecture du réseau difficile.

Du fait du dessin du réseau, le schéma actuel des circulations peut être également perçu comme étant complexe en raison de la présence de très nombreux axes à deux voies en sens unique. Le schéma orthogonal de la ville en damier, souvent composé de sens uniques, induit également des conditions de circulation qui ne sont pas toujours directes pour l'accès aux destinations, allongeant de ce fait le parcours origine-destination.

Régimes de vitesse

Les zones 30 sont très disparates et incomplètes, tant au niveau de leur taille que de leur aménagement. Certaines englobent des quartiers entiers, alors que d'autres ne concernent qu'un ou deux tronçons de rue. Elles ne

sont d'ailleurs bien souvent pas suffisamment aménagées pour jouer leur rôle de modération du trafic et de partage de l'espace public. Cette situation tend ainsi à accroître la mauvaise lisibilité du réseau routier puisque les zones à vitesse modérée ne sont pour l'heure pas clairement délimitées par le réseau structurant. De plus, il existe de nombreuses situations conflictuelles aux abords des écoles et de lieux d'accueil des enfants où des aménagements sécuritaires, accompagnés d'une éventuelle modération du trafic, sont absents.

Circulation - Flux

Des phénomènes de saturation du réseau routier sont constatés aux heures de pointe sur les axes composant le réseau structurant, ce qui a comme conséquence d'importantes files d'attente ainsi que des difficultés d'insertion pour le trafic provenant d'axes secondaires ou pour les véhicules des transports publics. Ce phénomène existe globalement sur les axes structurants dans le centre-ville ainsi que sur les deux principaux corridors d'accès à la ville, depuis Le Locle et Neuchâtel.

La répartition des flux avec 75 % de trafic interne et les problématiques en découlant (trafic, pollution, occupation de l'espace public) est un enjeu fort de la politique visant les TIM.

Concernant les flux de transit, principalement pour les mouvements Jura/Biaufond – Neuchâtel, Neuchâtel – Le Locle et vice et versa, de nombreux axes collecteurs ou de desserte sont empruntés par du trafic de transit cherchant à court-circuiter les axes dédiés mais surchargés. Les rues de la vieille ville et de la ville en damier subissent particulièrement ces nuisances. Certains axes du nord de la ville (Stavay-Mollondin, Louis-Agassiz, ...) souffrent également de ce problème. Ce trafic entraîne dans certains secteurs, en particulier en ville ancienne, des nuisances environnementales fortes (bruit – les valeurs d'alarme fixées par l'ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB) sont dépassées –, pollution de l'air, sécurité...), et des déficits de sécurité importants, notamment pour les piétons.

Sécurité

Les dysfonctionnements constatés du réseau routier, tant en termes de hiérarchie que de saturation, induisent des problèmes de sécurité majeurs auxquels il s'agit, tant que faire se peut, de résoudre. Ces problèmes apparaissent avec une acuité particulière au centre de la ville ancienne, là

où entrent en conflit les trafics de transit et interne à la ville. Parmi les points noirs, nous pouvons notamment citer la Place de l'Hôtel-de-Ville, les carrefours des rues Cure-Neuve-Balance, Collège-Versoix et Numa-Droz-Charrière-Versoix.

Stationnement

En comparaison avec d'autres villes de taille similaire, le stationnement est aisé à La Chaux-de-Fonds. Aucune place n'est payante et la "zone blanche" s'étend jusque dans le centre-ville. Ainsi, la maîtrise du stationnement est faible et les Chaux-de-Fonniers ont tendance à utiliser leur voiture pour beaucoup de déplacements internes à la ville, même relativement courts. La recherche de places gratuites au centre-ville génère également un important trafic parasite dans les rues de la ville en damier.

Cohabitation des modes de déplacements – Intermodalité

La cohabitation des modes de transports et du partage de l'espace public sont à améliorer, en regard notamment des parts modales existantes où les TIM et la marche à pied sont largement prépondérantes par rapport aux TP et au vélo.

L'intermodalité est peu favorisée aujourd'hui. Il existe peu de plateformes intermodales et les parkings-relais, dont le nombre est limité, ne sont pas intégrés dans le système tarifaire des transports publics urbains.

Espaces publics

Les espaces partagés ainsi que les zones destinées aux mobilités douces se trouvent principalement en centre-ville. Ces espaces ne peuvent être qualitatifs et jouer leur rôle que lorsque l'on accompagne le réaménagement de l'espace public par des mesures visant la diminution des vitesses de circulation des véhicules motorisés, ainsi que par des mesures visant une limitation des flux et du stationnement. A l'heure actuelle, compte tenu de la structuration du réseau routier et en l'absence de politique de stationnement, les opportunités de requalification des espaces publics majeurs restent fortement conditionnées.

5.4.2 Mise en œuvre

L'élaboration du schéma de circulation a dans un premier temps été élaboré en partant de la situation actuelle et de la hiérarchie existante, en reprenant notamment les résultats de l'étude trafic réalisée en 2009 –

2010. Le gabarit des axes routiers constitue également une donnée de base.

La définition d'attracteurs générateurs de mouvements ainsi que les centres commerciaux, les gares, les importants pôles industriels (Crêt-du-Loche et est de Ville) et les parkings (d'échange et de centre-ville) structurent également la trame de fond sur laquelle se calque la hiérarchie du réseau planifiée. L'objectif consiste ainsi à assurer les accès à ces attracteurs et à les connecter par la mise en place d'un réseau efficient, rapide et sûr. Compte tenu de la lisibilité peu évidente du réseau existant, le schéma de circulation a pour but de définir une hiérarchie routière qui soit claire et lisible pour les usagers de la route.

En raison du délai de réalisation des contournements routiers, dont le planning n'est pas encore connu en détail, l'élaboration du schéma de circulation a abouti à la réalisation de deux plans, le premier avant la réalisation des contournements H18 – H20, le second après leur mise en service. Cette étagement a ainsi permis de définir un certain nombre de mesures qui devront et pourront être mises en œuvre indépendamment de la réalisation de ces infrastructures routières. Il s'agit notamment de tendre à résoudre certaines problématiques récurrentes, notamment au centre-ville, relatives à la sécurité, à la congestion du trafic, aux nuisances sonores et atmosphériques et aux impacts négatifs sur la qualité des espaces publics.

5.4.3 Planifications avant la réalisation des contournements H18 et H20

Bien que l'absence de contournements offre extrêmement peu d'alternatives pour sortir le trafic, notamment de transit, en extérieur du centre-ville, la vision stratégique sans H18 et H20 définit toutefois une série de mesures permettant d'alléger certains problèmes rencontrés sur ce secteur.

Le schéma de circulation avant contournement doit permettre de combler certaines lacunes du réseau et de tendre à la résolution de diverses problématiques actuellement rencontrées. Aussi, il prévoit les changements suivants :

- Réorientation de la signalisation aux entrées de ville pour diriger le trafic de transit sur les axes dédiés et éviter l'insertion jusqu'au centre-ville.
- Renforcement du rôle de la rue Numa-Droz, avec d'éventuelles modifications des régimes de priorité aux carrefours, et de la rue des

Crêtets comme route de liaison pour le raccord au réseau de transit aux sorties de ville, avec mesures complémentaires pour le respect des valeurs environnementales.

- Requalification de la place de l'Hôtel-de-Ville et des axes routiers structurants de la vieille ville (Balance, Versoix, Neuve) pour assurer la sécurité des usagers et la valorisation de ces espaces publics.
- Evaluation du tracé des lignes de bus pour la desserte de la vieille ville avec modification potentielle des parcours actuels pour libérer le carrefour Balance/Cure en lien avec l'étude trafic susmentionnée.

Ces mesures doivent permettre de diminuer les flux de passage qui empruntent actuellement les axes congestionnés et problématiques du centre-ville, notamment à hauteur de la Grande-Fontaine et de la place de l'Hôtel-de-Ville. Elles permettront toutefois de garantir l'accès aux véhicules motorisés dans ce secteur. Il est prévu une mise en œuvre en étape de ces mesures dès 2018.

Les opportunités de requalification des espaces publics majeurs dépendront des mesures prises pour l'allègement des charges de trafic au centre-ville, alors que certaines requalifications permettront aussi de jouer un rôle de modération.

Concernant l'ouest de ville, secteur impacté à terme par la réalisation de la H20, la vision stratégique développée avant la réalisation de ce contournement prévoit également une série de mesures :

- Réorientation de la signalisation aux entrées de ville pour diriger le trafic de transit sur les axes dédiés et éviter l'insertion jusqu'au centre-ville.
- Réfection de la RC1320 en lien avec les travaux pilotés par le SPCH avec amélioration de la liaison de mobilité douce adjacente à cet axe.
- Intervention pour la restriction du trafic parasite sur la rue de l'Helvétie et la boucle Abraham-Robert/Arpenteurs.
- Requalification du tronçon est de la rue des Crêtets, entre le boulevard de la Liberté et la rue des Régionaux.

L'ensemble des mesures contenues dans ce chapitre peuvent être réalisées avant la mise en service des contournements. Elles sont donc indépendantes de leur réalisation. Sauf éléments nouveaux issus de la mise en œuvre des mesures d'accompagnements liées aux

contournements H18 et H20, les mesures définies ci-avant resteront en vigueur après la mise en service des contournements.

5.4.4 Planifications après la réalisation des contournements H18 et H20

La mise en service des contournements H20 et H18 sera accompagnée d'une série de mesures d'accompagnement définies par les plans directeurs partiels des mobilités H18 et H20 (PDPM). Les mesures définies par les PDPM pouvant encore faire l'objet de modifications ultérieures, le plan directeur communal ne définit pas avec précision les interventions qui devront être réalisées sur ces axes, il renvoie uniquement aux deux PDPM.

Par rapport à la vision stratégique avant la réalisation des contournements et en articulation avec les PDPM et les plans sur les réseaux piétonniers et cyclables, les changements suivants seront opérés :

- Requalification avec intégration des besoins multimodaux des pénétrantes avec points d'accroches sur la H20, soit le boulevard de la Liberté, la rue Louis Joseph-Chevrolet et son prolongement sur la rue des Crêtets, ainsi que la rue du Locle (contenus dans le PDPM H20).
- Requalification avec intégration des besoins multimodaux des pénétrantes avec points d'accroches sur la H18, soit la rue de l'Hôtel-de-Ville et son prolongement sur la place du même nom, la rue du Grenier, la portion du boulevard de la Liberté comprise entre le giratoire du Bas-du-Reymond et la rue du Grenier, la paire rue de la Promenade/rue de Gibraltar, la paire rue Fritz-Courvoisier/rue du Collège, la rue de la Balance, la rue Neuve, la rue du Versoix, la rue du Marais, la rue de l'Etang, la rue de la Pâquerette et la rue de la Charrière (contenus dans le PDPM H18).
- Au centre-ville, les paires rue du Modulor/rue du Balancier, rue du Midi/rue du Roulage et rue de la Tranchée/rue des Régionaux ainsi que la rue des Crêtets sont déclassées en routes collectrices et feront l'objet d'une requalification intégrant les besoins multimodaux conformément aux mesures inscrites dans les plans des mobilités piétonne et espaces publics et cyclable.

La libération des espaces stratégiques au centre-ville, notamment la place de l'Hôtel-de-Ville et les rues adjacentes, ainsi que l'axe de l'avenue Léopold-Robert entre la Gare et la Grande-Fontaine, pourront faire l'objet de requalifications plus importantes de l'espace public. Sur les axes

identifiés dans les PDPM H18 et H20, des interventions sur l'espace public pourront également être entreprises, de pair avec les mesures contenues dans les documents précités pour la limitation du trafic automobile et le développement complémentaire des autres modes de transport.

5.4.5 Fiches de mesures mobilité individuelle

Une série de fiches de mesures traitent des domaines touchant à la mobilité individuelle. Elles sont brièvement résumées ci-dessous, le détail figurant dans les fiches à proprement parler :

- **Fiche M_1 : schéma de circulation** : fiche chapeau des deux plans relatifs au schéma de circulation (avant et après réalisation des contournements routiers); elle détaille les fonctions des axes routiers (transit, liaison, collecteur, desserte) ainsi que les mesures à réaliser dessus. Une distinction est opérée entre les axes existants, les axes à requalifier et les axes à créer.
- **Fiche M_1.1 : zone 30** : le schéma de circulation prévoit, à terme, l'instauration de zones 30 généralisées sur les routes de desserte. La fiche présente un catalogue de mesures à mettre en œuvre dans le cadre de ces chantiers.
- **Fiche M_1.2 : contournements routiers H20 et H18** : la fiche permet de faire le lien entre les plans directeurs communaux et les PDPM H18 et H20.
- **Fiche M_1.3 : politique de stationnement** : elle fixe les grands objectifs qui serviront de base pour la mise en place d'une politique de stationnement en ville. Ce projet, qui avait été refusé par la population en février 2011, a été retravaillé par le Conseil communal et les services et une nouvelle proposition sera soumise au Conseil général en 2018.
- **Fiche M_1.4 : périmètres de sécurité autour des collèges** : elle contient un catalogue de mesures à appliquer aux abords des établissements scolaires afin de supprimer les situations conflictuelles et insécurisées.

5.5 La politique de mobilité touchant les TP

5.5.1 Synthèse du diagnostic

Les déplacements en TP sont minoritaires en ville de La Chaux-de-Fonds. Ils ne représentaient en 2010 que 8 % de la part modale. L'offre en transport régional a également été analysée. Les éléments suivants ont été identifiés :

- Le réseau est structuré en étoile avec un rabattement systématique sur le pôle d'échange multimodal de la gare nouvellement aménagée de la ville, qui permet de ce fait une très bonne connexion avec les réseaux ferrés cantonal et national.
- Les connexions bus / trains devraient être assurées au maximum et, en ce sens, être renforcées.
- Une simplification du parcours des lignes et de la lisibilité de l'offre est à planifier, notamment le soir et le week-end.
- La vitesse commerciale des bus doit s'améliorer pour être concurrentielle face au TIM.
- Les surcharges de trafic sur le réseau routier prêteraient les vitesses commerciales et l'intérêt pour les TP, lorsqu'il n'y a pas de voie dédiée.
- Certains carrefours ne présentent pas une priorisation des flux favorable aux transports publics urbains (TPU).
- Certains aménagements et le stationnement sur voirie prêteraient le déplacement des bus.
- L'achat des titres de transport dans les bus prêterait la vitesse commerciale.
- La ville est desservie par une offre ferroviaire la reliant au Canton, aux cantons voisins et à la France voisine.
- L'infrastructure ferroviaire du Canton présente très peu de réserves de capacité, notamment en raison de la forte proportion de lignes à voie unique. La ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds est aujourd'hui inscrite dans la catégorie "sans réserve".
- La coupure physique nord / sud générée par les voies ferrées est pénalisante pour tous les modes de transport.
- Une sensibilisation aux (TPU) dès le plus jeune âge fait défaut.
- Les TPU restent peu accessibles aux PMR ainsi qu'aux personnes âgées ou aux personnes accompagnées de poussettes.

5.5.2 Mise en œuvre

D'entente avec transN, le plan directeur communal des mobilités n'établit pas un plan de la desserte en TPU à l'horizon 2030, ceci afin de pouvoir garder un maximum de flexibilité en lien avec l'évolution constante du matériel roulant et des besoins, non identifiés à ce jour, et des éventuelles modifications des itinéraires. Les arrêts de TPU, ainsi que les gares existantes et annoncées dans le PA3 figurent toutefois sur les quatre plans.

Ces informations sont essentielles afin de planifier les futures interfaces multimodales.

Le volet du plan directeur des mobilités sur les TP est traité dans la fiche de mesures suivante :

- **Fiche M_2 : réseau des transports publics (TP) et amélioration de l'attractivité** : la fiche contient une série de mesures visant à augmenter l'attractivité du réseau, à améliorer sa lisibilité et à développer sa complémentarité avec les autres modes de transports.

Lors de travaux de réfection de la chaussée ou de requalification/réaménagement sur les axes de transit, de liaison et collecteur, la problématique des bus est à chaque fois abordée avec transN afin d'évaluer les besoins et les améliorations à intégrer dans la conception des nouveaux projets.

Une réflexion plus globale sur l'ensemble du réseau va être lancée courant 2018 avec le SCTR pour voir si le réseau actuel peut être mieux exploité.

5.6 La politique de mobilité touchant les piétons et l'espace public

5.6.1 Synthèse du diagnostic

De par son caractère compact, la ville se prête bien aux déplacements piétons, qui représentent 36 % de la part modale en 2010. Hormis certaines liaisons "extrêmes", telles que Charrière – Eplatures, la structure de La Chaux-de-Fonds est suffisamment compacte pour pouvoir se déplacer à pied n'importe où en ville. Le potentiel de déplacement pédestre est donc très important. La structure de la ville en damier offre aux piétons une multitude d'itinéraires de longueur semblable pour relier deux points du centre-ville. De plus, plusieurs secteurs du centre ont récemment été réaménagés dans un souci de partage de la chaussée (place du Marché ou place de l'Hôtel-de-Ville, place de la Gare, par exemple).

Ainsi, et malgré les conditions climatiques et la topographie propres à la ville, ce mode de déplacement est plébiscité aussi bien pour des déplacements liés aux loisirs, au travail et aux achats.

Les chiffres du comptage piétons effectué en 2010 à l'échelle du centre-ville confirment également la forte attractivité du marché maraîcher qui influe positivement sur l'ensemble de la fréquentation du centre-ville. De

plus, le nombre important de piétons autour de la gare met en évidence l'importance de pouvoir posséder un nœud de TP en plein centre-ville.

Toutefois, il existe des conflits récurrents mobilité douce-voiture, en particulier dans le secteur du centre-ville. Ce secteur, en plus d'être fortement sollicité par le trafic automobile et les poids lourds, se caractérise par une forte présence de piétons et des trottoirs de dimensions réduites. Compte tenu des importantes charges de trafic précédemment mises en évidence, des gabarits limités d'espace libre entre les bâtiments et de la visibilité ponctuellement réduite, les liaisons dans ce secteur restent parfois peu attractives pour les piétons (fort effet de coupure), voire dangereuses (en particulier au niveau du trottoir d'angle entre la rue de la Balance et la rue Neuve).

Comme évoqué en préambule, la sécurité des piétons aux abords des écoles est à améliorer. Des axes à fort trafic, à proximité de plusieurs établissements scolaires, posent des problèmes de sécurité pour les écoliers/étudiants. Les résultats du diagnostic démontrent qu'il serait notamment judicieux d'instaurer systématiquement des zones 30 km/h aux abords des collèges, ou de réaliser des aménagements supplémentaires. Cette mesure est confrontée au fait qu'il s'agit souvent de routes de liaison ou collectrices qui passent à proximité de ces établissements.

La plupart des traversées piétonnes sont protégées sur les axes principaux. Mais sur certains axes à fort trafic ou à deux voies de circulation dans le même sens, les traversées piétonnes sont particulièrement problématiques, voire dangereuses et les aménagements dérogent à la norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) relative aux passages pour piétons.

Les trottoirs traversants sont peu compris par les automobilistes et des conflits sont régulièrement constatés sur ces traversées piétonnes.

Les conditions hivernales ne permettent pas de garantir le déblaiement de l'ensemble des trottoirs. Ainsi, les piétons doivent parfois partager la chaussée avec les automobilistes sur les axes de desserte.

Un déficit important de liaisons nord/sud est à noter, induit notamment par le passage des voies ferrées en fond de vallée.

Au niveau du mobilier urbain et des aménagements, les efforts entrepris ces dernières années doivent être poursuivis afin de favoriser et de rendre agréable (réseau piéton attractif : sûr, direct, sans obstacle, connecté en tout temps (yc soir/nuit) et quelle que soit la saison) les déplacements à

à pied de toutes les catégories de personnes, en portant une attention particulière aux personnes âgées, aux enfants et aux PMR.

5.6.2 Mise en œuvre

Le réseau de mobilité douce piétonne s'articule sur plusieurs éléments constitutifs et structurants :

- Le réseau d'espaces publics majeurs constitue l'élément central pour l'articulation du réseau piétonnier en direction du centre-ville puisqu'il s'agit du secteur devant assurer la vitalité économique, sociale et commerciale du cœur de la ville.
- Les attracteurs doivent être reliés prioritairement par le réseau piétonnier afin d'assurer une accessibilité optimale à pied. C'est également le cas des espaces verts majeurs (ex. Bois du Petit-Château, parc des Musées, etc.).
- Les itinéraires piétonniers relatifs à la signalétique piétonne mise en place en 2014.
- Les arrêts TP.
- Le réseau de cheminements piétonniers et d'escaliers existant.
- Les allées d'arbres existantes.
- Les itinéraires extérieurs de randonnée pédestre.
- Les planifications supérieures (projets d'agglomération, le plan directeur cantonal et le plan directeur régional).
- Ces éléments structurants ont permis de définir un réseau piétonnier hiérarchisé permettant de relier et de connecter l'ensemble de ces éléments. Ainsi, la vision stratégique proposée ne définit pas des axes piétonniers sur l'ensemble des rues et trottoirs de la ville, mais permet de hiérarchiser un réseau fonctionnel, sécurisé et efficient. Cela ne signifie pas qu'aucune intervention ne puisse être réalisée à l'avenir sur des axes qui ne sont pas identifiés en l'état.



Légende:

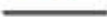
-  Secteur à réaménager
-  Axe piétonnier structurant existant
-  Axe piétonnier structurant projeté (implantation du tracé indicative)
-  Axe piétonnier structurant à réaménager (mesures d'accompagnement H1B-20 "PDPM")
-  Chemin piétonnier de liaison existant
-  Chemin piétonnier de liaison projeté (implantation du tracé indicative)
-  Escalier existant
-  Itinéraires piétons extérieurs
-  Allée d'arbres
-  Chemin des rencontres existant
-  Chemin des rencontres projeté
-  Projet de contournement routier H1B - H20 (tracé indicatif)
-  Mesures d'accompagnement H1B-20 "PDPM"
-  Espace public majeur
-  Espace vert majeur
-  Espace vert à valoriser à l'intérieur de la ZU2

Figure 3 : extrait du plan directeur communal "piétons" secteur "centre-ville"

A l'instar des planifications sur le schéma de circulation et la hiérarchie routière, certaines interventions dépendront ou non de la réalisation des contournements routiers et de leurs mesures d'accompagnement.

5.6.3 Réalisations indépendantes des contournements routiers

Ces interventions concernent des réalisations sur les itinéraires piétonniers qui ne sont pas influencés par la mise en service des contournements. Parmi celles-ci se retrouvent :

- Liaisons piétonnes en lien avec la construction des nouvelles gares ferroviaires (Fiaz, Combe-à-l'Ours, Malakoff, Cornes-Morel).
- Liaisons en lien avec les développements urbanistiques projetés (Crêt-du-Loche, Boucle de la rue de Biaufond, Sombaille, Endroits, Parc des sports, sud Semeuse).
- Réfection/réalisation de trottoirs manquants ou en mauvais état (quartier des Allées, rue des Vingt-Deux-Cantons, rue de l'Orée-du-Bois, rue du Marais, boulevard des Endroits).
- Réaménagement de la rue du Marais avec sécurisation des aménagements en bord de chaussée pour les flux écoliers.

Ces réalisations seront priorisées en fonction des urgences techniques, de l'évaluation des besoins prioritaires, des ressources financières et coordonnées avec les interventions privées (plan de quartier, projet de construction, etc.).

En parallèle de la dimension uniquement piétonnière, la requalification de certains espaces publics au centre-ville pourra être menée sans lien avec les contournements, il s'agit notamment des éléments suivants :

- Aménagement de la Promenade Le Corbusier, des rues Avenir/Fontaine, de la paire Daniel-Jeanrichard/Jaquet-Droz, de la rue du Docteur Coullery, de la rue du Progrès, de la place du Marché, des rues de la vieille ville à l'exception de la rue de l'Hôtel-de-Ville.
- Espaces publics au centre du plan de quartier de la Scierie des Eplatures.

5.6.4 Avant la réalisation de la H20 et H18

La réalisation du contournement H20 induira peu de changements sur le réseau piétonnier. Au contraire, la réalisation du contournement H18 offrira des opportunités de requalification beaucoup plus importantes pour le réseau piétonnier et les espaces publics du centre-ville. Malgré des possibilités d'action relativement restreintes sur les routes actuellement vouées à supporter le trafic de transit, la vision stratégique prévoit toutefois des mesures ponctuelles pour accroître la qualité de vie au centre-ville. Ces possibilités d'action restent cependant conditionnées aux mesures projetées dans le cadre du schéma de circulation routière, dont l'objectif consiste, pour rappel, à dévier une partie du trafic transitant au centre-ville par la rue Numa-Droz notamment. Les mesures sur le centre-ville sont les suivantes :

- Requalification de la place de l'Hôtel-de-Ville pour remédier à des problèmes sécuritaires récurrents.
- Requalification des rues de la Balance, du Versoix et la rue Neuve.
- Requalification des rues de la vieille ville (Place-d'Armes, Chapelle, Colombe, Vieux-Cimetière et Pont).

5.6.5 Après la réalisation de la H20 et H18

Certaines requalifications d'axes, notamment au centre-ville, restent conditionnées à la mise en service des contournements routiers. D'une part, la diminution des charges de trafic sur des axes actuellement surchargés, notamment l'Hôtel-de-Ville, Balance, Fritz-Courvoisier, Crêt-Manège permettra de retravailler le partage de l'espace-rue en dédiant de plus larges emprises pour la mobilité douce, notamment les piétons, mais aussi de mettre en place des mesures dissuasives pour le trafic de transit sur ces axes en augmentant justement l'espace dédié aux modes doux.

La vision stratégique reprend ainsi les axes identifiés par les PDPM H18 et H20, il s'agit :

- Rue de l'Hôtel-de-Ville
- Mesures supplémentaires sur les rues de la Balance et du Versoix
- Rue de la Ronde
- Rue Fritz-Courvoisier
- Rue Neuve

Les rues impactées par les PDPM sont plus nombreuses, il s'agit toutefois ici des axes représentant un intérêt majeur pour le réseau piétonnier.

Concernant les espaces publics, l'allègement du trafic au centre-ville offrira également plus d'opportunités pour des réaménagements plus conséquents, il s'agit notamment de :

- La place de l'Hôtel-de-Ville avec une éventuelle fermeture partielle au trafic motorisé.
- L'avenue Léopold-Robert avec de nouvelles possibilités d'extension des espaces publics.

5.6.6 Fiches de mesures piétons

Le volet du plan directeur des mobilités sur la mobilité douce piétonne est traité dans les fiches de mesures suivantes :

- **Fiche M_3 : réseau de mobilité douce piétonne** : il s'agit de la fiche chapeau du plan sur le réseau piétonnier. Elle détaille les fonctions des axes piétonniers (axe piétonnier structurant, chemin piétonnier, escalier, etc.), reprenant les éléments de légende du plan, ainsi que les mesures à réaliser dessus. Une distinction est opérée entre les axes existants, les axes à requalifier et les axes à créer.
- **Fiche M_3.1 : traversées piétonnes** : un canevas des mesures à appliquer pour la mise en conformité des traversées piétonnes, certaines étant à créer ou à supprimer selon la vision globale du réseau, est répertorié dans la fiche.
- **Fiche M_3.2 : personne à mobilité réduite (PMR)** : l'intégration des besoins pour les personnes à mobilité réduite est détaillée dans la fiche, qui fixe un certain nombre d'exigences relatives aux normes et lois en vigueur.

Contrairement au volet routier, le réseau de mobilité douce piétonne se décline en un seul plan. Une distinction dans la légende est toutefois opérée afin de faire concorder les réalisations dépendantes des contournements (PDPM – H18, H20) avec leur mise en service.

5.6.7 Fiches de mesures espace public

La gestion de l'espace public fait également l'objet d'une série de fiches de mesures :

- **Fiche M_7 : développement du réseau d'espaces publics** : il s'agit de la fiche chapeau sur l'espace public qui définit les grands principes et les mesures à mettre en œuvre pour leur valorisation, leur développement et la densification du réseau de rues, places et parc composant cet ensemble.
- **Fiche M_7.1 : charte des espaces publics** : elle fixe les thématiques qui devront être traitées dans le cadre de l'élaboration d'une charte sur les espaces publics servant, à terme, de guide de recommandations et bases légales pour les projets menés par la Ville, mais aussi comme support d'aide à la décision pour les propriétaires privés.
- **Fiche M_7.2 : aménagement des entrées de ville** : la requalification des entrées de ville représente un levier majeur en termes d'accueil, profitant également de la réalisation futur des contournements routiers.
- **Fiche M_7.3 : développement d'un plan lumière** : il s'agit de fixer les grands principes de bases qui devront guider l'élaboration d'un cahier des charges pour la mise en place d'un plan lumière communal.
- **Fiche M_7.4 : stratégie d'affichage** : elle pose les bases des critères à intégrer pour le développement d'une stratégie d'affichage globale en ville.
- **Fiche M_7.5 : actes citoyens** : des conditions-cadres sont dictées pour le soutien des initiatives menées par la population dans l'espace publics.

5.7 La politique de mobilité touchant les vélos

5.7.1 Synthèse du diagnostic

L'usage du vélo à La Chaux-de-Fonds reste pour l'heure relativement bas puisque les déplacements à vélo ne représentent actuellement que 0,7 % de la part modale en ville. Ce pourcentage reste toutefois à pondérer avec les conditions climatiques, notamment en hiver où la pratique du vélo est rendue difficile. De manière synthétique, le diagnostic a permis de soulever les points suivants :

- Les conditions météorologiques qui prévalent à La Chaux-de-Fonds restreignent fortement l'utilisation des deux-roues, généralement de décembre à mars mais pas le reste de l'année.

- Indépendamment de la saison, la topographie chaux-de-fonnière est plutôt défavorable à la pratique du vélo dans le sens perpendiculaire à l'axe de la vallée. Dans le sens de la vallée, la topographie est tout à fait adaptée. Le plan en damier permet lui de monter la pente par palier.
- Malgré cela, les aménagements cyclables se multiplient depuis quelque temps, en particulier dans le cadre des mesures anticipées des projets d'agglomération.
- Toutefois, plusieurs axes principaux à fort trafic et parfois étroits sont toujours dépourvus d'aménagements destinés à sécuriser et à encourager les déplacements cyclistes (Numa-Droz, Balance, Grenier,...). Le réseau cyclable reste discontinu, ce qui n'encourage pas à la pratique du vélo.
- Selon une enquête menée en 2015, le faible usage du vélo peut être expliqué par plusieurs facteurs : le climat, la topographie nord/sud, le manque d'aménagements et d'infrastructures pour les vélos, les problèmes de sécurité liés au trafic ainsi que par la possibilité d'avoir des déplacements rapides à pied dans cette ville aux courtes distances.
- La volonté de se déplacer à vélo est ressortie de l'enquête vélo. Les résultats de cette étude démontrent toutefois que le report modal vers le vélo ne sera effectif que si différents aménagements ainsi qu'une politique en faveur du vélo voient le jour. Les grandes attentes en matière de mobilité douce cycliste sont les suivantes : la création de pistes cyclables et bandes cyclables, de rues réservées à la mobilité douce, l'autorisation pour les cyclistes de rouler dans les voies bus, d'avantage de contresens dans les rues à sens unique, des sas cyclables ainsi que l'installation de parkings pour vélos sécurisés et abrités.
- L'intermodalité transports publics / vélos est à développer.
- Le système de VLS Velospot présente de très bons chiffres. Le nombre de trajets mensuels croît et les retours sont positifs.
- La mise en service de VLS électriques est attendue. Les entreprises s'intéressent également au système de VLS Velospot comme mesure de leur plan de mobilité mais attendent que des vélos électriques y soient intégrés pour implanter des stations et commander des abonnements.
- Le souhait d'une campagne de sensibilisation des automobilistes au respect des cyclistes (afin que ceux-ci soient considérés comme des

usagers du trafic à part entière, que les voitures ne stationnent plus sur les bandes cyclables, que les automobilistes s'attendent à croiser des cyclistes à contresens dans les rues à sens uniques (avec contresens cyclables), qu'on les dépasse à bonne distance etc.) est ressorti du questionnaire ainsi que du travail avec le groupe d'intérêts et les services communaux.

Malgré les conditions hivernales, la topographie et les lacunes du réseau existant qui expliquent en partie le faible pourcentage de la part modale du vélo, la ville de La Chaux-de-Fonds présente toutefois un grand potentiel de développement, notamment au niveau de la mise en cohérence globale de son réseau et son extension.

5.7.2 Mise en œuvre

L'élaboration de la vision stratégique pour le développement du réseau cyclable en ville reprend les mêmes principes que le plan de la mobilité douce piétonne. Ainsi, la structure du réseau s'articule en premier lieu sur les éléments suivants :

- Les itinéraires existants (bandes et pistes cyclables, voies bus, etc.).
- Un réseau d'espaces publics majeurs.
- Les attracteurs et espaces verts majeurs.
- Les stations de VLS.
- Les arrêts de TP.
- Les itinéraires SuisseMobile.
- Les planifications supérieures (PA, le plan directeur cantonal de la mobilité douce cyclable, plan directeur régional).

En partant du principe de relier ces différents éléments, la définition du réseau cyclable permet d'aboutir à une hiérarchisation des itinéraires cyclables. Ainsi, les itinéraires balisés de pistes et bandes cyclables, de voies bus mixtes permettant le passage des cycles, et des contresens cyclables marqués composent le réseau cyclable structurant.

Les interventions majeures pour le développement du réseau cyclable structurant se retrouvent ainsi principalement sur les axes de transit, de liaison et collecteurs sur lesquels le trafic est le plus dense et où la pratique du vélo, sans aménagement particulier, est moins agréable. En parallèle, ces axes représentent bien souvent une vocation utilitaire primaire et permettent de relier rapidement les origines-destinations. A l'intérieur des

poches de zones 30 existantes/planifiées, les interventions sont moindres, hormis la création de contresens cyclables marqués au sol. Des contresens cyclables en zones 30, et n'étant pas indiqués sur le plan du réseau, restent néanmoins réalisables si les gabarits de chaussée sont suffisants et conformes aux normes en vigueur. Leur création devra toutefois se justifier par une mise en cohérence avec le réseau structurant et permettant de combler un réel besoin qui ne serait pas assuré par ce dernier. Enfin, pour mettre en valeur la cohérence globale du réseau projeté et démontrer les alternatives rapides qui existent pour rejoindre le réseau structurant, des itinéraires de raccordements cyclables ont été identifiés sur le plan. Ils se situent majoritairement en zones 30 ou dans le sens descendant de routes collectrices ou de liaison. Pratiquement aucune intervention particulière n'est prévue sur ces axes, hormis d'autoriser le passage des cycles (notamment dans certains parcs) actuellement interdit. Pour terminer, et ce au même titre que pour le plan de mobilité douce piétonne, certaines interventions restent conditionnées à la mise en œuvre des mesures d'accompagnements relatives aux contournements routiers. En conséquence, les axes impactés par les mesures d'accompagnements des PDPM H20 et H18 sont également indiqués sur le plan cyclable.

5.7.3 Fiches de mesures vélos

Le volet du plan directeur des mobilités sur la mobilité douce cyclable est traité dans les fiches de mesures suivantes :

- **Fiche M_4.0 : réseau de mobilité douce cyclable** : il s'agit de la fiche chapeau, elle détaille les fonctions des axes dédiés au passage des cycles (bandes et pistes cyclables, voies bus mixtes, contresens) ainsi que les mesures à réaliser dessus. Une distinction est opérée entre les axes existants et à créer.
- **Fiche M_4.1 : développement du réseau de vélos en libre-service** : la ville est équipée depuis 2014 du système VLS Velospot et compte actuellement 16 stations. La fiche de mesure détaille une série de conditions pour la sélection des emplacements susceptibles, à terme, d'être équipés d'une station VLS.
- **Fiche M_4.2 : infrastructures pour le stationnement vélos** : l'offre en stationnement pour les cycles étant un élément déterminant pour l'attrait du vélo, les mesures définies doivent permettre, à terme, de compléter les solutions de stationnement existantes, notamment aux abords des attracteurs, des interfaces TP et des parkings d'échange.

5.8 Autres thématiques touchant la mobilité

Des thématiques transversales et ayant trait aux différents modes de transports détaillés ci-dessus sont abordées dans le cadre d'autres fiches de mesures. Il s'agit de :

- **Fiche M_5 : moyens de déplacements alternatifs** : le covoiturage, l'auto partage, les véhicules électriques, les véhicules autonomes et d'autres solutions alternatives aux modes de transports conventionnels modifient petit à petit les habitudes de déplacements. Tout en laissant ouverte la voie à de nouvelles offres, il s'agit ici de fixer certaines mesures à réaliser pour le développement, la promotion et le renforcement de l'offre existante et future.
- **Fiche M_6 : plan de mobilité d'entreprise** : les plans de mobilité d'entreprise font déjà l'objet d'une obligation légale pour les entreprises de plus de 30 employés. Les mesures proposées ont pour objectif de renforcer la pratique et faciliter la gestion et le suivi des mesures proposées par les entreprises.

6 Synthèse de la politique des mobilités

Le traitement en parallèle des quatre modes de transport principaux à La Chaux-de-Fonds, à savoir le trafic individuel motorisé, les transports publics, la marche et le vélo permet de développer une vision multimodale de la mobilité en ville. Pour aboutir aux objectifs définis à l'issue du diagnostic, l'articulation et la recherche de complémentarité entre ces modes de transport demeure l'élément crucial qui permettra, à terme, de tendre à un réseau durable, complémentaire et efficient, tant du point de vue environnemental, fonctionnel et sécuritaire.

Le concept multimodal projeté s'inscrit ainsi pleinement dans le cadre du projet cantonal Mobilité 2030, qui table sur une articulation et une complémentarité entre les différents modes de transport. A l'échelle régionale et cantonale, la réalisation des contournements routiers et d'une liaison ferroviaire forte entre le Haut et le Bas du Canton constitue également un point focal pour la mise en œuvre des mesures projetées à l'échelon communal. Bien que certaines mesures à l'échelle de la ville restent conditionnées à la réalisation de ces grandes infrastructures, les planifications communales permettent toutefois de définir un certain nombre d'interventions qui pourront être entreprises au préalable, ceci dans le but de remédier à des problèmes sécuritaires et à des impératifs environnementaux. Ces mesures s'inscrivent aussi pleinement dans

l'intention de pouvoir tendre à l'amélioration de la qualité en ville par la revalorisation d'espaces publics majeurs constituant le cœur de la ville et sièges d'une grande partie des activités sociales et économiques qui font vivre la ville et participent à son rayonnement.

7 Planification de la mise en œuvre des mesures découlant du plan directeur des mobilités

Il y a lieu de préciser que même si les mesures de mise en œuvre du plan directeur communal des mobilités semblent être présentées de manière sectorisée selon les différents modes de transport (TIM, espaces publics et piétons et vélos), une coordination a été faite entre ces mesures pour s'assurer de leur cohérence respective.

Le calendrier de leur mise en œuvre dépendra de plusieurs facteurs :

- Décisions politiques.
- Disponibilité financière.
- Disponibilité des ressources humaines à l'intérieur des services communaux.
- Coordination avec les planifications et projets d'infrastructures supérieures (ex : les mesures d'accompagnement découlant des projets d'infrastructures routières comme la H20 ou la H18).
- Délais liés aux procédures.

Le Conseil communal n'a dès lors pas souhaité établir une planification précise des mesures qui n'aurait probablement pas pu être tenue. Le Conseil communal a préféré une vision idéale des différentes mobilités pour lesquelles des mesures sont prévues. C'est dans ce cadre-là que se développeront les projets de mobilité ces prochaines années.

Comme déjà annoncé dans le cadre du présent rapport, deux mesures majeures sont planifiées pour 2018 :

- La mise en œuvre de la politique de stationnement qui est la pierre angulaire de la politique des mobilités. Le stationnement joue un rôle central dans le choix du moyen de transports pour réaliser les déplacements. C'est une politique incitative pour orienter l'organisation des déplacements et inciter à l'utilisation d'autres formes de mobilité que les modes individuels motorisés. Ce dossier fera l'objet d'un rapport au Conseil général.

- La modification d'une partie du schéma de circulation du centre-ville afin de garantir une meilleure sécurisation et fluidification des axes structurants du centre-ville.

8 Procédure

Le plan directeur communal est de la compétence du Conseil communal au sens de l'art. 44 LCAT. Il est approuvé par le Chef du département.

Plans directeurs

Art. 44 ¹ *Les communes peuvent établir des plans directeurs sur tout ou partie de leur territoire.*

² *Les plans directeurs sont soumis à l'approbation du département.*

³ *Ils sont ensuite adoptés par le Conseil communal à l'exception du programme d'équipement.*

Le Conseil communal a souhaité que le Conseil général soit informé de l'ensemble de la démarche qui a des incidences importantes par rapport au développement de la ville. Votre Conseil aura également l'occasion de se prononcer régulièrement sur la mise en œuvre de ces plans directeurs communaux, notamment par le vote de budgets et de crédits pour la réalisation des politiques de mobilités et des énergies et pour toutes les questions liées à l'aménagement du territoire.

L'ensemble du dossier a été soumis en deux temps en examen préalable auprès des services cantonaux :

- Le 6 février 2016 : le diagnostic et les objectifs.
- Le 10 avril 2017 : le projet de territoire et le plan directeur communal des mobilités.

Le SAT a établi son préavis en date du 4 octobre 2017. Le diagnostic et les objectifs ont été validés avec des remarques mineures.

La prise de position définitive et formelle des services cantonaux sur le projet de territoire et le plan directeur des mobilités sera faite dès que le plan directeur cantonal, la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les plans directeurs régionaux auront été validés par les instances correspondantes.

9 Commissions

La Commission des planifications territoriales a suivi l'ensemble de la démarche depuis 2011. Elle a préavisé favorablement ce rapport en date du 6 novembre 2017, à l'unanimité des membres présents.

Les autres commissions citées ci-dessous ont été consultées ou informées :

- Commission d'urbanisme : 19 novembre 2015.
- Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie : 22 mars 2017 et 1^{er} novembre 2017. Elle a préavisé favorablement ce rapport lors de cette dernière séance.
- Commission mobilité, espaces publics et stationnement : 4 novembre 2015, 26 juin 2017 et 30 octobre 2017.
- Commission intercommunale d'aménagement du territoire : 4 septembre 2017.

10 Classement des motions et postulats

Le présent rapport permet le classement des motions et postulats suivants :

Motion de Mme Marie-Claire Pétremand et consorts du 7 septembre 2011

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

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

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

- *un catalogue de mesures pour encourager et développer les déplacements à pied dans l'ensemble de la ville (pas seulement au centre), en incluant le pôle de développement du Crêt-du-Loche, par l'amélioration de la sécurité, du confort, et des cheminements directs qui évitent les détours*

- la création d'un poste (éventuellement à temps partiel) de DéléguéE aux piétons qui permette notamment, dans chaque projet et dans chaque planification, de vérifier que les besoins des piétons ont été pris en considération
- une meilleure coordination de l'urbanisation / aménagement du territoire avec les transports publics (deux éléments qui ont été mal coordonnés jusqu'ici au niveau du pôle de développement du Crêt-du-Loche) en accordant une attention particulière aux cheminements piétons conduisant du domicile à la gare (arrêt de bus) et de la gare (arrêt de bus) au lieu de travail
- une campagne de sensibilisation/information sur le thème de l'importance du mouvement et des problèmes de santé publique posés par une trop grande sédentarité. Aller à pied ou à vélo au travail, c'est être gagnant à deux niveaux au moins: en favorisant une activité saine et gratuite, en réduisant les dépenses et les nuisances liées aux transports motorisés individuels.

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

Motion de Mme Celia Clerc du 18 mars 2013

Les mesures de modération du trafic motorisé par le biais notamment d'une limitation de la vitesse se justifient par la nécessité de partager l'espace entre tous les acteurs de la ville, à savoir les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Une large limitation à 30km/h de la vitesse permet d'apporter un réel plus pour la sécurité, ainsi que pour le confort des piétons et cyclistes. Il convient de rappeler qu'à 30 km/h, il faut 14 mètres pour s'arrêter alors qu'à 50 km/h il faut 30 mètres. Des études montrent en outre que chaque diminution de 1,6 km/h de la vitesse moyenne réduit la fréquence des collisions de 5%. L'extension des zones 30km/h — comme ce qui s'est fait en ville de Fribourg — contribuerait concrètement à réduire les dangers du trafic motorisé pour une bonne partie de la population et en particulier pour les enfants sur le chemin de l'école.

De même, une signalisation — telle que celle mise en place dans certaines communes en particulier des Grisons, où des panneaux de signalisation indiquant «Freiwillig 30 km/h wegen uns » ont été posés à l'intérieur des localités — permettrait de sensibiliser les automobilistes aux risques d'accidents liés à la vitesse en ville, sans avoir toutefois un caractère contraignant, mais en faisant appel au civisme des conducteurs.

Les deux mesures proposées ci-avant permettraient en outre de favoriser la qualité de vie des Chaux-de-Fonniers, puisqu'elles permettraient de réduire les nuisances environnementales occasionnées par les véhicules — que ce soit la pollution de l'air ou la pollution sonore — et cela sans incidence sensible sur la fluidité du trafic. En résumé, la diminution du risque d'accidents, de pollution et le coup de pouce donné à la vie locale sont autant d'arguments plaçant en faveur d'une extension de

la limitation à 30 km/h, voire d'une limitation volontaire à 30 km/h, de la vitesse en ville.

Le groupe socialiste demande ainsi au Conseil communal d'étudier la possibilité d'étendre les zones 30 km/h, voire d'installer des panneaux — portant une mention du genre « Nous roulons volontairement à 30km/h » — sur les routes communales de la ville, notamment dans les zones d'habitation ainsi qu'aux abords des écoles, des places de jeux et des infrastructures sportives.

S'agissant de la sécurité routière ainsi que de la convivialité entre les différents acteurs de la ville (automobilistes, piétons et cyclistes), une distinction « Commune engagée » créée par le Bureau de prévention des accidents (bpa) récompense les communes qui se distinguent par leurs efforts en faveur de la sécurité. Par ce prix, le bpa veut encourager davantage et plus efficacement l'engagement pour la prévention des accidents, en particulier au niveau communal.

Le groupe socialiste invite le Conseil communal à rechercher des dispositions innovantes — au travers notamment de plans techniques, organisationnel ou éducatif, etc. — afin de mettre en place un concept global de sécurité routière pour la ville de La Chaux-de-Fonds, qui pourrait permettre à notre ville d'être lauréate de la distinction « Commune engagée » en 2013 ou 2015.

Celia Clerc, Daniel Musy, Pascal Bühler, Monique Gagnebin

Postulat du 1er avril 2004 de M. Francis Portner et consorts pour la recherche et la mise en place d'un concept général de la circulation des cyclistes en ville de La Chaux-de-Fonds

Postulat de M. Fabien Fivaz du 21 février 2006 pour la prise en compte des piétons et des cyclistes lors de travaux de réhabilitation sur les routes de la commune.

Postulat de M. Fabien Fivaz du 25 janvier 2007 pour la généralisation des zones 30 dans les rues à sens unique.

Postulat de M. Patrick Jobin du 4 avril 2013 concernant le rapport relatif au renouvellement de la signalisation lumineuse et demandant au Conseil communal de proposer rapidement une vision stratégique de la mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds, avant et après H20, avec zones 30, zones bleues, parkings d'échange et axes de mobilité douce, sur l'ensemble du POD et l'axe des musées.

Postulat interpartis du 3 juin 2014 « Pour une prise en compte globale de la mobilité douce traversant la Gare CFF ».

Postulat de Mme Monique Erard du 5 février 2015 priant le Conseil communal d'étudier la sécurisation de la circulation en ville.

11 Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Le rapport de la stratégie du Conseil communal pour la législature 2016 – 2020 indique la finalisation des plans directeurs communaux. La réalisation d'un réseau d'espaces publics de qualité est également relevée comme un des axes à suivre pour garantir une qualité de vie urbaine.

12 Conséquences sur les finances

Concernant l'aspect financier, les mesures projetées tant sur les plans que dans le catalogue des fiches de mesures représenteront des investissements conséquents pour la Ville à un horizon de quinze ans. En conséquence, la capacité financière de la Ville restera un élément prépondérant pour le calendrier de réalisation des mesures et entraînera certaines priorisations dans l'étapisation de la mise en œuvre du plan directeur des mobilités dans son entier.

13 Conséquences sur les ressources humaines

La réalisation des plans directeurs communaux s'est faite à l'interne du SUE. Ce travail très conséquent a fortement mobilisé le secteur de la planification. La décision d'élaborer ces planifications à l'interne a été dictée par des questions économiques et a permis d'économiser des mandats estimés à plusieurs centaines de milliers de francs. Cela a également permis de prendre en considération dès le départ les prérogatives et suggestions des autres services communaux concernés, principalement le SEP, la SP et les ST.

La mise en œuvre des mesures découlant du plan directeur des mobilités mobilisera les trois services précités en plus du SUE.

14 Collaboration intercommunale

L'élaboration des plans directeurs communaux s'est faite en coordination avec les autres planifications supérieures, notamment le plan directeur cantonal, le plan directeur régional et le projet d'agglomération.

15 Eléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La réalisation des mesures du plan directeur des mobilités doit permettre une meilleure qualité de vie pour les habitants et les visiteurs de la ville,

notamment avec des espaces urbains de qualité et sécurisés, des rues de quartier libérées du trafic routier parasite et une meilleure qualité environnementale (air et bruit) dès la réalisation des contournements routiers.

b) Aspect social

Les espaces publics sont le support du vécu au quotidien des usagers, qu'ils soient habitants, travailleurs ou visiteurs. Ils sont des lieux de rencontre entre les différentes générations. Le réaménagement de la place de la Gare en est un bon exemple.

c) Aspect économique

La réalisation des mesures projetées dans le plan directeur des mobilités va nécessiter des investissements conséquents pour la Ville ces prochaines années. Des subventions seront possibles par le fonds d'agglomération.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président La chancelière

Théo Huguenin-Elie Celia Clerc

Mme Maria Belo, Présidente : Je vous rappelle que ce point sera traité en débat long. A qui puis-je donner la parole ? Pour les Verts, M. Fatton.

M. Marc Fatton, Verts : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Les Verts tiennent à relever ici l'excellent travail des services et la très large consultation dans les domaines des transports. Ils saluent aussi ce volumineux et synthétique rapport.

Les Verts ont pleine conscience de la valeur de ces instruments de planification et sont globalement satisfaits des neuf objectifs posés, même si deux manquent à l'appel.

Les Verts constatent cependant que l'objectif n° 4, à savoir « Développer un concept de déplacement multimodal », ne fait pas l'objet d'une vision chiffrée. Même remarque pour les objectifs n° 7, « Mettre en place une politique de stationnement », et 8, « Développer la mobilité douce ». En fait, il semblerait que les objectifs qui traitent de la mobilité et du report modal échappent à toute ambition chiffrée, ce que nous regrettons et pouvons interpréter comme un manque de courage politique. Le Conseil communal peut-il nous rassurer sur ce point ?

Les Verts sont spécialement choqués par le dernier paragraphe de la page 23, je cite : « *Les résultats du diagnostic démontrent qu'il serait notamment judicieux d'instaurer systématiquement des zones 30 km/h aux abords des collèges* ». Et plus loin : « *Cette mesure est confrontée au fait que ce sont souvent des routes de liaison ou collectrices qui passent à proximité de ces établissements* ». Mais qui dit, hormis le présent rapport, que ces rues doivent être maintenues à 50 km/h ? Pas la législation fédérale, pas la législation cantonale, mais bien quelques technocrates autophiles et autres technophiles autocrates régionaux qui se moquent de la sécurité de nos enfants. Tout le monde sait que le risque zéro n'existe pas, mais est-il encore vraiment besoin de débattre pour démontrer que l'augmentation de la vitesse des véhicules augmente le risque de lésions graves en cas d'accident ?

Alors nous en appelons à votre bon sens, à l'heure où la rue Numa-Droz va devenir, et ce pour une bonne quinzaine d'années, la principale route de liaison nord, ce qui supposera une forte augmentation des trafics individuels et poids-lourds. Nous estimons qu'il est de notre devoir de réagir et nous avons déposé une résolution dans ce sens.

Certes, à terme, les contournements routiers prévus modifieront l'équation du trafic en Ville de La Chaux-de-Fonds, mais pour qui sait lire les chiffres, les effets de telles infrastructures en matière de trafic urbain resteront limités et surtout n'interviendront que dans une quinzaine d'années. Alors quid d'ici là ?

Ces plans directeurs répondent aux aspirations des Verts en matière de vision urbaine et urbanistique à futur. Ce que nous y apprenons nous

réjouit d'une part mais nous inquiète de l'autre. Ce qui nous inquiète par exemple est le fait que le volet stationnement, qui est selon nous la clef de voûte en matière de gestion du trafic, ne soit pas partie intégrante des plans directeurs. Ce qui nous a été présenté à ce sujet en commission, qui se résume en gros à taxer les pendulaires au centre-ville, ne laisse pas augurer des lendemains qui chantent dans nos rues.

En ce qui concerne les énergies, les Verts en comprennent l'absence du plan directeur, due à trop d'inconnues. Ce que les Verts comprennent moins, c'est l'absence de débat et d'informations en ce qui concerne VADEC+. En effet, il serait peut-être temps de demander aux citoyens s'ils soutiennent ce doublement de la capacité et donc l'augmentation des nuisances d'une usine d'incinération en pleine ville. Pas sûr que les citoyens aient leur mot à dire, donc soutenir nous paraîtrait plus adapté. Je vous remercie de votre attention.

Mme Carmen Brossard : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Dans la nuit du 4 au 5 mai 1794, un incendie survient dans la cuisine d'une maison en bois pas loin d'ici. En raison de divers concours de circonstances, l'incendie se propage rapidement. Cinquante-deux maisons sont détruites par le feu et seules quelques habitations aux extrémités de l'agglomération sont épargnées.

Cet incendie a un impact très fort sur la suite de l'histoire chaux-de-fonnière, car la reconstruction de l'agglomération se fait selon un plan bien particulier dû, vous le savez, à Moïse Perret-Gentil, maître graveur. Les nouvelles rues se coupent à angle droit et une place publique se tient au centre du village. La cohérence de ce nouveau plan va permettre à La Chaux-de-Fonds d'entrer dans l'ère moderne, prête à accueillir les multiples changements qui allaient survenir comme l'apparition de l'électricité, des transports et des télécommunications. La Ville se développe sur le flanc de la vallée le mieux exposé au soleil, conformément au principe généralement appliqué du Sonnenbau.

Sans l'incendie de 1794, La Chaux-de-Fonds n'aurait sans doute jamais son trait le plus caractéristique : ses rues se coupant à angle droit. Cette première phase de reconstruction est encore visible de nos jours. L'ingénieur Charles-Henri Junod poursuit par la suite la reconstruction selon un plan en damier en 1835 et en 1841.

La construction par la compagnie du Jura industriel de la ligne ferroviaire Le Locle-Neuchâtel commence en 1857 et se termine en 1859. En 1874, le premier train venant de Bienne s'arrête en notre Ville : c'était à l'époque la ligne du Jura bernois. En 1884, la Ville de La Chaux-de-Fonds est raccordée au réseau français menant à Besançon. En 1897, un réseau de tramways circule en ville jusqu'en 1949, où il sera petit à petit remplacé par des trolleybus.

La mobilité est donc une affaire chaud-de-fonnière depuis longtemps et l'on sent bien que l'ensemble des autorités qui se sont succédé à la tête de notre Ville n'a eu cesse de développer ses infrastructures pour les adapter aux nécessités de notre temps.

Le nombre grandissant de déplacements, le nombre grandissant de véhicules sur nos routes nous amènent à devoir voir ou revoir un plan de mobilité qui prenne en compte tous ces facteurs. Comment partager l'espace public dévolu à la circulation pour que chaque citoyen, qu'il soit à pied, à vélo, en bus ou en voiture puisse se sentir en sécurité ? Comment hiérarchiser nos voies de circulation pour que tous ne circulent pas partout ? Comment faire pour que le centre-ville ne soit plus quotidiennement engorgé par un flot de voitures qui, pour la plupart, ne sont que des véhicules en transit ? Il nous fallait donc un nouveau plan directeur communal des mobilités.

Le rapport d'information du Conseil communal qui nous est soumis ce soir a retenu toute l'attention de notre groupe et a suscité un long débat et beaucoup de questions pertinentes et variées, tant il est vrai que ce sujet est l'affaire de tous. Nous tenons d'abord à remercier le Conseil communal pour ce rapport qui est extrêmement bien fait, à la fois concis et détaillé, allant déjà très en avant dans les idées et les suggestions retenues, répondant déjà aux besoins de demain.

Il est également à souligner que le présent rapport a été élaboré uniquement par les services de la Ville. C'est un immense travail dont nous souhaitons souligner la qualité et qui, finalement, ne nous a rien coûté.

La Ville est ainsi partagée en différents quartiers; son réseau de voies de communication différencié et hiérarchisé. Des routes de liaison nous permettent de nous diriger vers l'ouest, l'est et le sud, des routes collectrices facilitent les déplacements urbains et des routes de desserte nous permettent de gagner les quartiers résidentiels. Des passages pour les piétons, des bandes cyclables, des routes dévolues aux transports publics, d'autres aux voitures, rien ne semble oublié. Telle une immense toile d'araignée, notre Ville est ainsi revalorisée par un réseau de mobilité efficace et performant.

Dans quelques années, lorsque la H18 permettra d'atteindre le Jura sans passer par le centre de la Ville, lorsque la H20 permettra de relier Neuchâtel au Locle sans passer par le centre-ville, le transit de milliers de voitures par le cœur de notre cité sera ainsi évité et allègera fortement le trafic routier. Il s'agira alors de convaincre les automobilistes d'emprunter les différentes voies de communication correspondant à la nécessité de leurs déplacements sans envahir tout le réseau urbain de mobilité.

Vous l'avez compris, Mesdames et Messieurs, le parti socialiste acceptera ce rapport d'information.

Quelques questions cependant. La première concerne les transports en commun : le réseau en étoile est-il toujours le plus efficace ? Si oui, certaines lignes seront-elles développées pour atteindre les quartiers périphériques ?

La deuxième concerne la rue Numa-Droz qui, selon le plan des mobilités, deviendra un axe important. Sera-t-elle continue, donc sans stops ? Cela signifie donc que les arrêts se feront sur les voies montantes et descendantes ? La sécurité des piétons devra être mieux prise en compte, il y a de nombreuses écoles au nord et au sud de cette rue, donc un trafic piétonnier très important à certaines heures de la journée.

La troisième concerne l'obligation des entreprises. En page 11, je cite : *« Enfin, la Ville promeut l'intermodalité dans le cadre de ses compétences communales, mais également dans le cadre de son travail avec les entreprises installées sur son territoire. En effet, dès trente employés, les entreprises chaux-de-fonnières doivent élaborer, conformément au règlement d'aménagement communal et en collaboration avec le service d'urbanisme et d'environnement, leur plan de mobilité d'entreprise voire inter-entreprises »*. En fait, à quoi ces entreprises seront-elles réellement contraintes ?

La quatrième concerne le concept Pedibus. Pourrait-on relancer l'idée ? Pourrait-on le signaler par des panneaux particuliers comme cela se fait dans certaines villes de Suisse alémanique ?

La dernière n'est pas une vraie question mais plutôt une demande. Serait-il possible, dans l'avenir, d'envisager l'élaboration d'un plan piéton qui pourrait être distribué par l'Office du tourisme de notre Ville et qui permettrait à tout un chacun, qu'il soit Chaux-de-Fonnier ou voyageur, de découvrir les chemins pédestres les plus valorisants de notre cité ? Je vous remercie de votre attention.

Mme Marina Schneeberger, POP : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Comment sera notre Ville en 2030 ? Comment y vivrons-nous ? Comment nous y déplacerons-nous ? Telles sont les questions auxquelles ce rapport d'information veut donner des réponses et, en tout cas, suggère des pistes.

Les réalisations des contournements de la Ville par la H20 et surtout par la H18 devraient amener une bouffée d'air à notre centre-ville. Mais quand donc seront-ils entrepris ?

Actuellement, La Chaux-de-Fonds souffre par sa mobilité. Elle se fait en contrario à ce qui se fait dans les autres villes suisses. Ses habitants, à raison de 55%, se déplacent en voitures individuelles contre par exemple 38% en ville de Neuchâtel. Et surtout, 75% de ces déplacements sont de la mobilité interne. Les transports publics, quant à eux, sont sous-utilisés. Dans notre ville, seuls 8% de la population les utilisent. A Neuchâtel, c'est

24%. La mobilité douce est prisee par 36% des Chaux-de-Fonniers et ce sont surtout des piétons.

L'usage du vélo est relativement faible. C'est dû bien sûr aux conditions hivernales, mais le manque de pistes et de bandes cyclables et la dangerosité due au trafic motorisé en est pour une grande part l'explication.

Les raisons de la faible utilisation des transports publics sont entre autres les itinéraires des bus et leurs horaires, surtout en soirée. Mais étant donné que TransN a la mainmise sur ces points-là, la Ville de La Chaux-de-Fonds pleure et subit son propre trafic motorisé.

Ce rapport propose, au niveau du trafic individuel, avant la réalisation des H20 et H18, de renforcer le rôle des rues des Crêtets et Numa-Droz comme routes de liaison pour le raccord aux sorties de la Ville. Nous comprenons qu'il faut décharger le centre-ville, mais penser modifier le régime de priorité des carrefours de la rue Numa-Droz, c'est ouvrir la porte aux Fangio de service. Entre les Forges et la Charrière, nous trouvons quatre collèges. Et comme le timing de la construction des H20 et H18 n'est pas encore connu, nous aurons une augmentation importante du trafic aux abords de ces collèges pendant une dizaine d'années, si ce n'est pas plus.

La rue des Marais va devenir une rue à 50 km/h, ainsi que la rue de la Charrière. Quelles mesures de protection des écoliers seront prises ? Nous aimerions aussi savoir si les problèmes induits par ce nouveau plan de circulation aux abords des collèges ont été identifiés et comment seront-ils traités ?

Le parage au centre-ville est un problème récurrent. Lors d'une récente conférence de presse, notre conseiller communal Théo Huguenin-Elie a parlé d'un système de macarons gratuits pour les Chaux-de-Fonniers et payants pour les non-résidents. Ces macarons vont-ils faire baisser le taux de trafic automobile interne, qui est, je le rappelle, de 75% ? Et pour faciliter la rotation des voitures, des horodateurs seront-ils enfin installés sur la place du Marché ?

Pour en revenir à la mobilité douce, peu d'aménagements sont prévus pour les vélos : quelques pistes cyclables interrompues, car il faut bien laisser de la place aux voitures. C'est vrai qu'il faut être un peu kamikaze pour se balader en Ville à bicyclette. Vivement la réalisation des contournements routiers pour que les cyclistes puissent s'approprier la Ville et ainsi, La Chaux-de-Fonds pourrait devenir, pourquoi pas, capitale du vélo. Nous pourrions aussi proposer au personnel du SDP de faire leurs rondes à bicyclette et ainsi observer et sanctionner la désobéissance civile de certains automobilistes.

Une dernière question : est-ce qu'une information sera donnée à la population sur les effets de ce plan de mobilité ? Si oui, comment ? Et pourquoi ne serait-elle pas consultée ?

Ce rapport est une vision, une vision positive du futur de notre Ville, une ligne directrice qui doit nous donner les grands axes de notre mobilité pour l'horizon 2030. Il a ses défauts et pose bien des questions, mais il a le mérite d'avoir été élaboré, réfléchi et d'être là. Le groupe POP va accepter ce rapport et en remercie les auteurs. Merci de votre attention.

M. Blaise Fivaz, PDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le PDC tient tout d'abord à féliciter le Service de l'urbanisme ainsi que tous les services qui ont contribué à l'élaboration de ce rapport fort détaillé. C'est véritablement un travail gigantesque qui a été effectué, démontrant ainsi une précision quasi-horlogère.

Enfin, serions-nous tentés de dire, une ligne directrice, une vision et un projet à long terme qui tiennent compte de tous les modes de transports, y compris, et cela va de soi, les piétons.

Nous saluons également le fait que toute cette étude se soit faite à l'interne.

Le PDC relève que le 75% du trafic motorisé est induit par les habitants, que 36% se déplacent à pied mais seulement 0,7% de cyclistes circulent dans nos rues. Nous espérons que ce projet conduira à une diminution de ces 75% et inversement à l'accroissement des cyclistes et des piétons par l'amélioration des dessertes pour ces catégories d'usagers.

La rue du Marais à 50 km/h, ô surprise. Il convient de rappeler que le déclencheur de l'aménagement de la route à 30 km/h, c'est le drame qui s'est produit dans les années 90 aux abords du collège de la Charrière qui a vu le décès malheureux d'un bambin qui traversait la route pour aller récupérer sa balle. Les dispositions ont été prises pour que cela n'arrive plus. Mais le fait qu'on revienne en arrière sur cette rue du Marais est quand même difficile à avaler.

Cela dit, quelques questions se posent, notamment au sujet du doublement de la capacité de l'usine d'incinération de VADEC dans un secteur scolaire. En effet, celle-ci a-t-elle encore sa place au sein de la cité ? Au risque de paraître quelque peu utopique, ne serait-il pas envisageable par exemple de construire une nouvelle usine dans le secteur de la Joux-Perret et de la Combe des Moulins ? Ainsi, nous aurions sur le même site et hors zone d'habitation, VADEC, la STEP et l'usine Thommen Furgler AG ? En outre, qu'induirait ce doublement en termes de trafic, de bruit et de pollution ?

Dans les secteurs ou les carrefours à réaménager, il serait souhaitable d'ajouter le quartier Musées-Midi-Roulage. A ce titre, force est de constater qu'aux heures de pointe voire au-delà, la rue du Midi est saturée par tout le trafic en provenance du sud de la Ville, notamment par

la rue des Crêtets-Régionaux ou Crêtets-Croisée-Commerce et rue des Musées. Cet axe avait été validé comme trait d'union entre le sud et le nord.

Le PDC suivra avec attention l'évolution de ce dossier, notamment au sein de la commission mobilité, espace public et stationnement. Il acceptera ce rapport. Merci.

M. Sven Deschenaux, PLR : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR a lu avec attention ce rapport d'information basé sur la mobilité. Nous tenons à remercier les différents services, et notamment le secteur de la planification pour ce travail très conséquent.

Une stratégie et une vision à long terme sont indéniablement des éléments clefs afin de mener à la réussite de projets d'envergure. Dans ce sens, nous sommes satisfaits de constater le sérieux et l'énergie qui ont été mis dans ce présent rapport. Certes, il est toujours plus utile de posséder trop d'informations plutôt que d'en manquer, mais force est de constater qu'une version synthétisée nous aurait largement facilité la lecture.

Au premier abord, le groupe est en lien avec les lignes directrices citées dans le rapport et l'acceptera. Cependant, l'absence du plan directeur du développement territorial ainsi que les aspects financiers sont préjudiciables pour se positionner de manière sûre et en lien avec nos convictions. Nous nous réservons le droit de nous exprimer plus précisément lorsque différents travaux seront planifiés.

Quelques sujets ont néanmoins soulevé des discussions au sein de notre groupe. Comme le stipule le rapport, la mobilité douce cyclable reste marginale au vu du peu d'utilisateurs dans ces moyens de transport, 0,7% spécifiés dans le rapport. Les conditions météo et les dénivelés sont sans doute les causes de cette sous-utilisation. Sans être contre ce moyen de transport, nous demandons que les investissements financiers soient mesurés et qu'une étude de pertinence soit réalisée avant d'étendre de manière significative le réseau cyclable. Dans l'état actuel, nous ne pourrions pas prêter le réseau routier, souvent engorgé, au détriment de ce moyen de transport peu utilisé. Le développement du nombre de zones dont la vitesse est limitée à 30 km/h est déjà un grand pas pour sécuriser et favoriser toute mobilité douce, autant piétonne que cyclable. J'ajouterai encore, qu'aujourd'hui plus que jamais, investir dans le cyclable, c'est investir dans un moyen de transport inutilisé pendant six mois, de novembre à avril notamment.

Concernant la desserte de transports publics et l'encouragement au covoiturage, nous demandons qu'une attention particulière soit apportée dans les zones insuffisamment desservies ou industrielles, ceci afin d'agir

sur le flux routier en parallèle à la réalisation des tronçons H18 et H20. A titre de comparaison, à Schaffhouse, dont le nombre d'habitants est proche de notre Ville, la desserte publique est de 10 minutes de 6h à 20h. De plus, une célèbre entreprise horlogère employant 700 personnes participe à l'achat d'un abonnement annuel à hauteur de 50%. Des discussions pourraient être entreprises avec nos partenaires industriels afin d'encourager les pendulaires à utiliser nos transports publics, et ainsi désengorger les zones saturées. Si ces actions de promotion devaient aboutir, il serait absolument nécessaire de développer un réseau de transports publics de qualité. Il nous semble également difficile de concevoir que les futures gares ferroviaires dans le secteur communal suffisent pour encourager l'utilisation de ce moyen de transport. Un horaire avec des cadences suffisantes calquées sur les horaires ferroviaires nous paraît difficile à mettre en œuvre.

En résumé, la Ville est en attente de ses contournements, qui sont vraisemblablement le seul remède face aux nombreux bouchons, comme un patient est en attente d'un don d'organe. Pendant ce laps de temps, promouvons les transports publics aux usagers dès leur plus jeune âge. Le PLR espère que chacun trouvera son chemin de manière harmonieuse, en privilégiant les investissements pour les moyens de transports les plus fréquentés. Je vous remercie pour votre attention.

M. Jean-Denis Christen, UDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a lu attentivement ce rapport d'information et peut se réjouir que le Conseil communal nous propose des lignes directrices pour les années à venir.

Une vision à long terme, c'est aussi ça de gouverner. Les services concernés ont effectué un travail de grande qualité et nous souhaitons les remercier vivement.

2030, c'est loin. Et il s'avère compliqué de s'y projeter, de s'imaginer quels seront les différents changements de mentalité d'ici dix à quinze ans. La population va-t-elle s'engager en faveur de la mobilité douce ? Y aura-t-il une augmentation de la fréquentation des transports publics ? Le nombre d'automobilistes diminuera-t-il ou sera-t-il encore plus conséquent ? L'avenir nous l'apprendra.

Puis, finalement, 2030, ce n'est pas si loin. C'est presque déjà demain. Nous sommes convaincus que notre Ville doit mener de profondes réflexions quant aux moyens de mobilité, mais il doit être également gardé une certaine mesure sur divers points, en particulier les zones 30 km/h, qui ne doivent pas fleurir comme marguerites au printemps et ralentir le flux du trafic. Leur remplacement doit être calculé afin d'éviter une surcharge pour les utilisateurs.

Les réflexions menées sur la modification des carrefours, entre autres Balance-Cure-Neuve, nous paraissent très importantes afin de réduire les

risques d'accidents sur ces axes extrêmement dangereux par leur manque de visibilité en raison de la configuration du lieu.

Nous sommes également convaincus que les réalisations liées aux projets H18 et H20 permettront une limitation du trafic au centre-ville. Les axes de transit liés à ces constructions méritent encore probablement quelques ajustements, mais globalement nous sommes satisfaits.

Par conséquent, nous prendrons acte de ce rapport. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. D'abord, le Conseil communal tient à vous remercier de l'accueil globalement favorable que vous avez réservé à ce plan directeur des mobilités.

En préambule, j'aimerais vous dire à quel point le plan directeur des mobilités qui vous est présenté ce soir revêt aux yeux du Conseil communal une importance tout à fait particulière. En effet, il est issu, cela a été relevé par un certain nombre d'entre vous, d'un très long travail. Un travail participatif de longue haleine, celui que l'on a appelé Lignes directrices La Chaux-de-Fonds horizon 2030, d'une collecte de données sans précédent et du développement d'un double concept de mobilité qui chapeautera désormais toutes les interventions en notre Ville en lien avec la mobilité, avec le stationnement, Monsieur Fatton, et également avec les espaces publics. En effet, dans notre esprit, la politique du stationnement découlera de ces conditions-cadres qui vous sont présentées ce soir et non l'inverse. Vous aurez remarqué que le travail a parallèlement déjà commencé.

Désormais, nous jouirons, les uns et les autres, d'un cadre général et d'une vue d'ensemble qui nous permettront de prendre des orientations cohérentes et concertées. De surcroît, l'immense travail réalisé l'a été à l'interne, par le secteur de la planification du Service d'urbanisme, cela a été relevé par un certain nombre d'entre vous, et également en partenariat avec d'autres services, notamment la Sécurité publique. J'aimerais relever que c'est une forme d'exploit, qui est peut-être une première en Suisse.

Je parlais précédemment d'un double concept de mobilité, parce que nous avons souhaité développer une vision avant les contournements est et ouest et après ceux-ci. Autant le dire tout de suite, avant l'évitement est par la H18, nous ne pourrions pas, ensemble, réaliser de miracles. Cependant, le manque de hiérarchisation et de cohérence de nos rues induit des phénomènes trop « péjorants » et inquiétants pour que nous ne développions pas des solutions applicables dès à présent. Ces phénomènes « péjorants » et inquiétants consistent en une saturation de certains axes, dont les gabarits ne sont pas toujours adaptés, et surtout en

un problème aigu de sécurité, notamment sur les piétons. Ça a été également relevé par l'UDC, notamment le fameux carrefour Cure-Balance, et globalement l'ensemble de la rue de la Balance, de la rue du Versoix, le carrefour Charrière-Versoix-Numa-Droz et la place de l'Hôtel-de-Ville. Les phénomènes « péjorants » se manifestent également par des valeurs d'alarme de bruit qui sont dépassées, et finalement en nuisances quant à la qualité de vie de notre centre-ville, qui ne peut pas développer tout le potentiel extraordinaire qui est le sien.

Le plan directeur des mobilités, vous l'avez compris, n'est pas la solution. Il est le cadre nécessaire et cohérent dans lequel des solutions diverses pourront être développées. En synthèse et dans les grandes lignes, ces solutions tendent à clarifier la hiérarchie du réseau entre rues de transit, rues de liaison, rues collectrices et rues de desserte afin de sortir d'une sorte de chaos organisé dans lequel vit la Ville de La Chaux-de-Fonds. Cela permettra premièrement de retirer une part de trafic important sur l'extrême centre, aujourd'hui reconnu comme dangereux, soit les rues que j'évoquais tout à l'heure. Deuxièmement, de créer un réseau de zones 30 km/h cohérent et complet. Troisièmement, d'envisager une véritable politique de stationnement, on en revient à ce que j'expliquais tout à l'heure à l'adresse de M. Fatton. Quatrièmement, de donner une place mieux adaptée aux cyclistes et aux piétons, et cinquièmement, de traiter de manière plus qualitative certains espaces publics du centre-ville. En d'autres termes, il s'agit de passer à une politique des mobilités digne du XXI^{ème} siècle.

Et j'aimerais encore remarquer, sur la question du manque d'ambition, qu'après tant d'années d'immobilisme dans ce domaine – immobilisme qui n'est ni complètement votre fait, ni complètement notre fait, mais qui est aussi le fait de notre population qui, sur certains projets, projets pertinents ou non, a choisi de donner un sérieux coup de frein dans ces dix ou quinze dernières années – nous donnons une lecture différente de ce rapport, en estimant qu'il est au contraire extrêmement ambitieux.

Les questions des groupes. En vrac, le PS pose la question de la pertinence du réseau en étoile des transports publics. Eh bien, le Conseil communal est persuadé que le réseau en étoile avec le cœur névralgique de la mobilité comme centre, soit la gare, est un bon réseau. D'ailleurs, si les transports publics en Ville de La Chaux-de-Fonds sont sous-occupés, force est de constater que les taux de couverture des grandes lignes sont corrects. La ligne 304 Hôpital-Eplatures connaît un taux de couverture de 43%, ce qui est un très bon taux de couverture. La ligne 302 Charrière-Tourbillon connaît un taux correct, à 33%. La 301, Arêtes-Recorne, connaît un taux encore correct de 28%. Par contre, il est avéré que la boucle de la ligne 303 pour les Foulets nuit à sa performance. Il faudra sans doute la repenser. Quant aux petites lignes, 310, 311 et 312, leur taux de couverture est, soyons clair, très problématique : on est à moins de 13%

pour ces lignes. Aussi le Conseil communal souhaite-il conserver leur réseau en étoile tout en cherchant à l'améliorer et en cherchant à trouver des solutions pour des dessertes plus périphériques, celles couvertes aujourd'hui par ces petites lignes 310, 311 et 312. Des réflexions en ce sens ont commencé en bon partenariat avec TransN et avec le Service cantonal des transports.

Le parti socialiste pose également la question de l'obligation qui est faite aux entreprises : à quoi ces entreprises sont-elles contraintes ? En fait, vous avez donné la réponse dans votre question, par l'article 95 de notre PRAC. Ces entreprises, lorsqu'une demande de permis de construire est déposée, sont contraintes à l'élaboration d'un plan de mobilité qu'elles sont tenues de respecter et dont nous veillons au bon respect. Cette obligation, j'aimerais le spécifier pour ceux qui pourraient s'en inquiéter en termes de concurrence économique entre les différentes cités, est aujourd'hui un standard que connaissent toutes les autres villes suisses. Globalement, les entreprises s'y plient tout à fait volontiers.

Le groupe socialiste pose des questions concernant Pedibus. Vous demandez si nous pourrions relancer l'idée du Pedibus. Je crois que le Pedibus fonctionne bien, mais mon collègue M. Bregnard est plus au courant que moi de son fonctionnement. Vous faites une proposition sous la forme d'une question : pourrait-on signaler le Pedibus par des panneaux particuliers, comme cela se fait dans certaines villes de Suisse alémanique ? La question sera transmise aux services concernés, il s'agit de l'école et non pas du Service de l'urbanisme. Je transmets ainsi directement la question à Théo Bregnard, qui nous écoute. Et j'ai remarqué qu'il a pris bonne note.

Serait-il possible, dans l'avenir, d'envisager l'élaboration d'un plan piéton, sous forme d'une carte, par notre Service de géomatique ? La suggestion est bonne. Elle sera également transmise au service concerné, qui nous écoute d'ailleurs ce soir. Mais le cas échéant, il s'agira absolument que la démarche trouve le moyen de compléter intelligemment la signalétique piétonne.

Le POP pose la question des bandes cyclables. Vous n'aurez pas manqué qu'un des objectifs du plan directeur des mobilités est de trouver, dans ce domaine également, une cohérence forte. Il s'agit donc d'envisager de relier harmonieusement les bandes cyclables, les pistes cyclables, les voies de bus et les espaces publics majeurs afin que le vélo puisse occuper une place naturelle et sécurisée, et ceci ne demande pas fatalement de gros investissements, je reviendrai à la question financière tout à l'heure.

Le souci est évoqué, au POP, aux Verts et au PDC sauf erreur également concernant la rue du Marais, qui sera en concurrence, vous

l'avez vu dans notre plan directeur, avec la rue de la Pâquerette. Très clairement, j'aimerais dire que l'axe principal devra être la rue de la Pâquerette. Ce sera un axe prioritaire, notamment pour le trafic externe arrivant à La Chaux-de-Fonds. Par contre, l'accrochage de Pâquerette est trop éloigné du centre pour capter naturellement le trafic interne, qui naturellement continuera d'emprunter la rue du Marais, qu'il s'agira peut-être de requalifier en sécurisant l'actuelle zone 30 qui, c'est vrai, aujourd'hui dans sa conception, ne nous donne pas complètement satisfaction. A ce sujet, et même si aucune décision n'a pour l'heure été prise, je sens que ça soulève une certaine émotion. J'aimerais préciser que le Conseil communal est d'avis qu'il vaut mieux une réelle sécurité sur une zone à 50 km/h qu'un faux sentiment de sécurité sur une rue à 30 km/h et c'est dans cette perspective-là que la problématique de la rue du Marais sera abordée.

Des questions sont posées concernant la rue Numa-Droz pour les vélos. Il s'agit de distinguer, c'est ce que fait notre plan directeur des mobilités, deux types de mobilité cycliste. Il y a une mobilité utilitaire, fonctionnelle, qui doit être rapide, et une mobilité vraisemblablement pour les enfants, pour les écoliers, une mobilité plutôt de promenade. La rue Numa-Droz continuera à accueillir la mobilité cycliste par des bandes cyclables, mais la mobilité cycliste utilitaire. Il y a un autre axe est-ouest qui sera développé et qui accueillera toutes les mobilités cyclistes, celles des écoliers, des flâneurs, en passant finalement par les sportifs pressés. Dans une mobilité cycliste plus utilitaire, c'est l'axe de la rue du Progrès que nous souhaitons développer ces prochaines années.

Le POP et le groupe socialiste évoquent et s'inquiètent également des modifications qui seront nécessaires sur la rue Numa-Droz, qui deviendra un axe plus chargé, tel que le prévoit notre plan directeur des mobilités. Le Conseil communal a mandaté une étude auprès du bureau Transitec afin de déterminer comment devra être traitée la rue Numa-Droz et particulièrement les carrefours. Il est trop tôt aujourd'hui pour esquisser des solutions, mais solutions il y aura, en intégrant évidemment la sécurité des piétons, dont les écoliers, qui est une priorité. Je ferai cependant remarquer que les trottoirs sur la rue Numa-Droz ont un gabarit suffisant, que la visibilité sans stationnement est bonne et que nous connaissons le type de mesures de sécurisation à prendre, par exemple des îlots centraux sur les passages cloutés, des barrières aux abords des collèges et autres mesures constructives. En outre, il n'est pas impossible que les valeurs mesurées du bruit nous obligent à passer la rue Numa-Droz à 40 km/h, ce qui aurait aussi des impacts sur la sécurité.

Il y avait encore quelques questions. Question de Mme Schneeberger, du POP, concernant la politique de stationnement en se disant, selon ce que nous avons esquissé au détour d'une phrase mais qui a immédiatement capté l'attention des auditeurs sur la politique de

stationnement future à laquelle nous travaillons : *« Mais finalement, en s'attaquant aux 25% de mobilité externe plutôt qu'aux 75% de mobilité interne, est-ce que nous attaquons véritablement le bon problème ? »*. Nous sommes persuadés que ces 25% de mobilité externe, si nous pouvons les réduire de manière forte au centre-ville de La Chaux-de-Fonds, ce n'est pas rien. Et il nous apparaît que notre population et également une partie de cet hémicycle, ces dernières années, nous ont envoyé des messages suffisamment clairs, et qu'il s'agit aujourd'hui, avec ces messages et en cherchant à prendre tout le monde avec, de réussir à développer une nouvelle politique de stationnement qui puisse fédérer les uns et les autres. Mais le débat est devant nous, je vous propose que nous ne le fassions pas ce soir. Nul doute que dans une séance telle que celle-ci, en 2018, nous prendrons beaucoup de temps pour parler de stationnement, sous l'égide du plan directeur des mobilités.

Monsieur Fivaz du PDC, vous posez des questions concernant VADEC. Ce que vous dites est tout à fait intéressant, mais je vous ferais remarquer qu'il y a différents problèmes qui doivent entrer dans la réflexion. D'abord, la problématique du chauffage à distance : on ne peut pas trop s'éloigner de la Ville pour garder sur le plan énergétique un chauffage à distance tout à fait performant et écologique, c'est une donnée que nous devons prendre en considération. Il y a la question des coûts : déplacer une usine comme VADEC représenterait des coûts absolument faramineux. Et ensuite, il y a la question de la dépollution du site actuel, dépollution qui, sans nul doute, serait nécessaire en cas de déplacement de l'activité actuelle de VADEC. Ici, le débat est également devant nous. Nous aurons l'occasion, le moment venu, d'en reparler.

Et puis je termine avec le PLR, qui pose des questions tout à fait légitimes quant aux aspects financiers. Pour rassurer le PLR, mais c'est une tautologie : toutes les demandes de crédit passeront naturellement devant le Conseil général. Nous aurons, au cas par cas, l'occasion d'en discuter. Si ce sont des demandes de crédit de moins de CHF 200'000.-, ce sera uniquement dans le cadre du budget. Si c'est plus de CHF 200'000.-, ce sera non seulement dans le cadre du budget mais également à l'appui d'un rapport. Simplement, toutes ces demandes de crédit s'inscriront de manière cohérente dans ce qui a été pensé de manière globale et qui vous est présenté ce soir. Et puis, enfin, j'aimerais aussi noter, peut-être pour vous rassurer, que les investissements se feront essentiellement au gré des travaux qui devront naturellement être effectués pour l'entretien routier, pour l'entretien des canalisations et pour des aménagements indispensables qui auront lieu ces prochaines années dans notre Ville. Encore une fois, cela nous permettra d'avancer de manière

cohérente, en sachant exactement d'où nous partons et vers quelle image finale nous nous dirigeons, si tant est qu'on puisse en atteindre une.

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

Résolution urgente (Verts, PS, POP, PDC)

Pour une réduction possible de la vitesse des véhicules, sur les rues de liaisons et les collectrices, aux abords des collèges et autres zones sensibles.

Pour les Verts

Marc Fatton, Monique Erard

Pour le PS

Silvia Locatelli

Pour le POP

Nathan Erard

Pour le PDC

Blaise Fivaz

M. Marc Fatton, Verts : Madame la Présidente, l'urgence est demandée afin que cette résolution soit traitée à la même séance que le rapport d'information.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Oui, j'hésite, Madame la Présidente... Nous acceptons l'urgence.

M. Marc Fatton, Verts : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Cette résolution, je l'ai partiellement développée dans mon intervention tout à l'heure. En fait, il s'agit juste d'une question de sécurité et de bon sens. On estime que de fonder dans le marbre le fait que ces rues-là soient à 50 km/h n'est pas une bonne idée, parce que pour les quinze ou trente années à venir, ce sera le cas. Et on pense qu'il faut plus de souplesse, que cette possibilité doit pouvoir exister au sein de ce plan directeur. Je vous remercie.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal analysera, si cette résolution est votée, et même si cette résolution n'est pas votée, s'il est pertinent de

passer en zone à vitesse réduite devant les collègues. J'aimerais quand même mentionner que c'est déjà le cas devant un certain nombre de collègues, c'est le cas désormais devant le collège de la Promenade. Et comme je l'ai évoqué tout à l'heure, sur l'axe Numa-Droz, très vraisemblablement, les mesures de bruit qui dépassent les valeurs d'alarme nous contraindront, par un autre biais, dans une autre perspective, à passer également sur des vitesses réduites, ce qui nous permettra vraisemblablement de faire coup double.

Donc le seul engagement que je peux prendre au nom du Conseil communal est celui d'étudier la question avec les services compétents, c'est-à-dire bien sûr le Service de la sécurité publique au premier chef et le Service d'urbanisme.

M. Marc Schafroth, UDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Pour le groupe UDC, nous regrettons le dépôt de cette résolution, car je pense que tout le monde dans cette salle aurait pu, sur un point ou un autre, déposer un projet de résolution. Et je pense très sincèrement qu'il est aujourd'hui dommage de déjà mettre des « barrières » sur le travail qui va commencer suite à ce rapport d'information. Dès lors, le groupe UDC s'abstiendra, pour ne pas le refuser. Mais c'est par pur esprit consensuel que nous nous abstiendrons.

M. Christophe Ummel, PLR : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. L'intervenant de l'UDC nous a tiré les mots de la bouche. On adoptera la même attitude. Merci.

La résolution est acceptée par 21 voix sans opposition (17 abstentions).

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 270'000.- pour le remplacement de la bande de hockey pour la patinoire couverte des Mélèzes

(du 8 novembre 2017)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Introduction

Le hockey sur glace a beaucoup évolué ces dix dernières années, principalement dans les deux ligues supérieures. La vitesse et les règles mises en place font que ce sport est devenu plus attractif et plus rapide. Et malgré une préparation des sportifs plus intense, cette évolution génère plus de blessures. Suite à une analyse de la Fédération internationale de hockey sur glace et de la Swiss Ice Hockey Federation (SIHF), anciennement appelée **Ligue suisse de hockey** sur glace (LSHG), la rigidité des bandes (ring) et du vitrage entourant la piste de glace est identifiée comme un générateur important de risque de blessures.

Ces deux aspects, soit l'évolution du sport et le vieillissement des bandes, provoquent une réelle augmentation des blessures, principalement à la tête (commotion) et aux épaules lors des chocs contre la bande de protection. Les instances sont convaincues que toutes les blessures ne sont pas dues uniquement aux bandes actuelles entourant les pistes de glace, cependant les statistiques du bureau de prévention des accidents (BPA) montrent que plus du tiers de celles-ci pourraient être évitées en changeant les anciennes bandes par des bandes absorbantes.

L'instance dirigeante du sport d'élite, la SIHF a constaté que les infrastructures des pays de hockey de haut niveau procédaient au remplacement systématique de ces bandes de protection. Cette même ligue a demandé au BPA d'effectuer des tests de nouvelles bandes mises sur le marché et d'identifier plusieurs sociétés répondant aux normes édictées par les instances dirigeantes internationales. Le rapport du BPA a été présenté aux responsables des patinoires à Berne en 2017. Ces normes s'articulent principalement sur la diminution de la hauteur des bandes, sur la flexibilité de cette dernière avec un système de nid d'abeilles et dans l'amélioration des matériaux afin de mieux absorber les chocs.

Test des systèmes de bandes absorbant les chocs

Le BPA et la SIHF ont testé ensemble différents systèmes de bandes absorbant les chocs, aussi appelées "bandes flexibles". Les résultats de ces tests doivent être une aide à la prise de décision pour les propriétaires de patinoire dans le processus de remplacement.

Comme déjà mentionné ci-dessus, des blessures peuvent malheureusement survenir dans le hockey sur glace moderne, notamment lors de contacts des joueurs contre les bandes. L'objectif de ces nouvelles bandes est de réduire les risques de blessures lors des charges à proximité.

Les nouveaux systèmes de bandes seront obligatoires dans les stades de Ligue nationale à **partir de la saison 2018/2019**. Cinq systèmes de bandes flexibles ont été testés et comparés avec un système de bandes de référence rigide comme à la patinoire des Mélèzes. Les tests ont été effectués par un institut spécialisé (Dynamic Test Center à Vauffelin BE) à l'aide de pendules et de mannequins de simulation d'impact (collision en position debout et penchée).

Une batterie de tests ont été faits pour mesurer la déformation, la rigidité ou l'absorption d'énergie. Des charges biomécaniques exercées sur des mannequins (comme pour les voitures) ont été mesurées sur plusieurs parties du corps (tête, cou, épaule, torse, ventre et bassin). Ces chiffres ont été mis en parallèle avec les valeurs limites définies par la recherche en matière d'accidents. Une comparaison de toutes ces données a ensuite été effectuée entre une bande "rigide" standard et des nouvelles bandes flexibles.

Les résultats des tests permettent le constat suivant :

- Tous les systèmes de bandes flexibles affichent de bien meilleurs résultats que les bandes dites "rigides";
- Diminution de la charge biomécanique exercée sur les corps des joueurs;
- Au point de vue biomécanique, les vitres en plexiglas sont privilégiées par rapport aux vitres en verre;
- Les nouveaux systèmes de bandes flexibles permettent certes de réduire les charges exercées sur les joueurs, mais pas de les éviter à 100%.

Cette étude montre comment les risques de blessures dans le hockey sur glace peuvent être réduits, toutefois, d'autres mesures d'optimisation sont encore possibles. Les évolutions les plus significatives sont :

- La hauteur réduite de quelques cm;
- La souplesse complète de la structure (bande et vitrage);
- Les structures en nid d'abeilles (voir image ci-dessous).



Situation à la patinoire des Mélèzes

En ce qui concerne plus spécifiquement la patinoire couverte des Mélèzes, la bande de protection autour de la surface de glace n'est plus à même de répondre aux sollicitations des pratiquants de hockey sur glace. Cette structure, datant de plus de 11 ans (photographie 1), est autant sollicitée par les utilisateurs que par les températures extrêmes générées par notre infrastructure vieillissante.

Par ailleurs, depuis plusieurs années, cette structure doit-être redressée à la fin de chaque saison de glace (photographie 2), ceci sans satisfaire les utilisateurs ou les collaborateurs du Service des sports. Les éléments métalliques, tout comme les éléments de protection synthétiques ont des signes de vieillissement visibles. Les risques d'une éventuelle rupture sont année après année plus grandes.

Photographie 1 :structure actuelle



Photographie 2 : travaux ponctuels servant à redresser la bande



Enjeux et conclusion

Comme évoqué dans ce rapport et au vu :

- des délais donnés par la SIFH (saison 2018-2019) pour procéder au remplacement des bandes, délais qui ne peuvent être prolongés exceptées pour des sites qui feraient l'objet de réhabilitations complètes;
- des analyses en matière de prévention des accidents;
- de la situation du ring actuel de la patinoire;
- des enjeux pour le HC La Chaux-de-Fonds;

Le remplacement de la bande de protection par une bande flexible est indispensable pour la protection des utilisateurs et pour le HC La Chaux-de-Fonds. Cette opération s'inscrit dans le cadre des nombreuses collaborations entreprises entre le HCC et la Ville. Celles-ci ont permis lors des dix dernières années la construction successive des deux loges, l'augmentation du nombre de places assises, l'augmentation et la réfection du nombre de WC, la remise aux normes de sécurité de toute l'infrastructure et l'acquisition de nouvelles horloges de chronométrage. Ces collaborations à succès ont été menées dans un véritable esprit de collaboration et sont pour beaucoup d'entre elles des opérations "gagnant-gagnant". Dernier exemple en date, les terrasses qui ont été cofinancées au $\frac{3}{4}$ par le HCC et à $\frac{1}{4}$ par la Ville pour les WC supplémentaires et la mise en conformité de la zone supporters adverses.

Par ailleurs, la Ville octroie une subvention annuelle au HCC de CHF 50'000.- à laquelle est soustraite la somme de CHF 10'000.- pour la location des heures de glace. En sus, des collaborateurs du Service des sports effectuent la préparation de la patinoire avant, pendant et après le match, ce qui peut être évalué à environ 300 heures par année, soit en moyenne 10 heures par match.

Enfin, si la nouvelle bande n'est pas mise en place dans les délais impartis, le Club de la ville pourrait perdre sa licence et de ce fait ne plus jouer dans l'une des premières divisions. Il serait impensable que ce Club compétitif et attractif qui véhicule une image positive de la ville et du canton et dont la situation financière est saine, ne reçoive plus sa licence.

De plus, l'équipe nationale suisse de hockey a toujours beaucoup de plaisir à venir jouer chez nous, ces matchs internationaux et prestigieux sont générateurs de visibilité et de retours économiques non négligeables. Il

serait regrettable de ne plus pouvoir accueillir notre équipe nationale pour ces matchs de premier plan.

Un cahier des charges a été établi par le Service des sports afin de recevoir les meilleures offres de différents fournisseurs.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législature

Néant.

Conséquences sur les finances

Les dépenses d'investissement pour ce crédit de CHF 270'000.- sont répartis ainsi :

- Remplacement de la bande de protection CHF 230'000.-;
- Changement et adaptation des bancs des joueurs rendus obligatoires avec le remplacement des bandes, ces deux éléments étant structurellement liés CHF 30'000.-;
- Divers CHF 10'000.-.

Cet investissement figure au budget des investissements 2018 pour un montant de CHF 270'000.- de dépenses et CHF 27'000.- de recettes. En effet, une subvention de l'ordre de 10% pourrait être accordée par la Loterie romande et serait enregistrée en recettes d'investissements. Les autres recettes éventuelles seront portées en déduction de l'investissement.

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 10% (dix ans).

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.5% sur la moitié de l'investissement net, soit de CHF243'000.-.

Amortissement : CHF243'000.- x 10 % :	CHF	24'300.-
Intérêts 2.5% sur la moitié des dépenses nettes estimées à charge de la Ville :	CHF	3'038.-
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	27'338.-

Conséquences sur les ressources humaines

Pas d'entretien particulier à prévoir.

Collaboration intercommunale

Pour information, la Ville de Neuchâtel effectue la même démarche que la Ville de La Chaux-de-Fonds avec un projet pour le changement de leurs deux pistes. Un travail en commun a été initié pour l'élaboration du cahier des charges des structures.

Nous poursuivons toujours la collaboration et le rapprochement avec la Ville du Locle. Les projets de réhabilitation, de rénovation ou de construction 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.

Pour l'investissement précité, la Ville du Locle avait anticipé ce changement en 2015. La communication entre les services respectifs responsables des investissements sportifs est et a été très fructueuse.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

Néant.

b) Aspect social

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 investissement dans les infrastructures sportives, en l'occurrence de notre patinoire des Mélèzes, accueille rien que pour le HC La Chaux-de-Fonds, en moyenne plus de 70'000 spectateurs. Cet investissement s'inscrit pleinement dans les buts poursuivis en matière de promotion de la santé, du mouvement et de l'intégration.

Préavis de la Commission des sports

Ce rapport, soumis par voie électronique aux membres de la Commission des sports le 30 octobre 2017, a été accepté à l'unanimité.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président	La chancelière
Théo Huguenin-Elie	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 270'000.- est accordé au Conseil communal pour le remplacement de la bande de hockey pour la patinoire couverte des Mélèzes.

Article 2.- Les éventuelles subventions et autres recettes viendront en déduction du présent crédit.

Article 3.- Ce crédit figurera au compte des investissements.

Article 4.- L'investissement est amorti au taux de 10% (10 ans).

Article 5.- Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL	
La présidente	Le secrétaire
Maria Belo	Sven Erard

Mme Maria Belo, Présidente : Je vous rappelle que ce point sera traité en débat court. Pour les Verts, Mme Erard.

Mme Monique Erard, Verts : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. En l'absence de M. Lalive qui est sur la route – on espère qu'il arrivera – je vous lis son texte.

Le groupe des Verts remercie le Conseil communal pour ce rapport qui ne laisse *in fine* pas grand choix. En effet, qui accepterait que nos hockeyeurs, jeunes et très jeunes, ne puissent pas bénéficier d'une telle protection, qui sera le standard dès la saison 2018-2019 ?

Le rapport paraît bien fait, mais nous n'avons pas fait long pour y trouver quelques petites failles. En page 2, dernier paragraphe, dernière ligne et page 3 premier paragraphe lignes 2 et 3, où il est plusieurs fois écrit que l'on compare une bande « rigide » (entre guillemets) et une bande flexible (sans les guillemets), le groupe des Verts invite les auteurs dudit rapport à aller tester *in situ* la flexibilité de ces bandes avec et sans casque et de nous communiquer le lieu et l'heure dudit test, par intérêt scientifique.

RIRES

Nous aurions imaginé mettre des guillemets à « flexible » et de ne pas en mettre à rigide.

Le groupe des Verts a compris à la page 7, sous « Collaboration intercommunale », que les deux autres villes ont été ou sont confrontées à la même réalité. Mais nous n'avons pas bien compris si cette collaboration se limite à l'élaboration du cahier des charges concernant ces structures flexibles ou si elle pouvait permettre également un appel d'offres commun afin d'avoir un potentiel rabais ?

Serait-il envisageable de solliciter le BPA, la SUVA ou d'autres assurances accidents pour une subvention, étant donné que ces nouvelles bandes flexibles sont censées absorber les chocs et donc générer moins de blessures ou d'accidents ?

Bref, vous l'aurez compris, grâce à la flexibilité légendaire des Verts, notre groupe acceptera le rapport et votera l'arrêté. Je vous remercie.

M. Michael Othenin-Girard, PS : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. A la lecture du présent rapport, dont nous remercions le service pour sa clarté, il nous paraît important voire nécessaire de se pencher, mais pas trop fort, sur cette bande qui n'est plus très jeune et qui met en péril la santé des sportifs qui la fréquentent de trop près, que cela soit la première équipe, mais aussi le mouvement junior, le Club des patineurs, le

HCC féminin ainsi que de nombreuses autres compositions qui viennent s'échauffer dans le froid de notre patinoire chaque semaine.

A la décharge de celle-ci, onze ans à se faire bousculer, ça use. Et même si le rapport nous indique qu'elle n'est pas la cause de tous les maux, il nous indique aussi que deux tiers des accidents peuvent être évités en passant par des bandes absorbantes. Au-delà de la vétusté de cette infrastructure, ce simple constat suffirait à nous interroger.

Diminution de la hauteur des bandes, davantage de flexibilité, avec un système de nids d'abeilles permettant une meilleure absorption ? On croirait une publicité pour Pampers.

RIRES

Mais ce sont ici des propositions qui résultent d'une étude demandée par la Fédération suisse de hockey, qui imposera ce type d'infrastructures à toutes les patinoires de ligue nationale, et ce dès la saison prochaine. Partant de ce postulat, la messe est dite.

Néanmoins, comment la Ville prévoit-elle de gérer le problème de température et d'isolation du bâtiment, qui apparemment a contribué au vieillissement des bandes, mais aussi d'autres infrastructures, j'imagine, qui subissent actuellement le même sort ?

Pour terminer, une question demeure : le financement. Car le besoin ou l'impératif est évident, néanmoins, cela reste une importante dépense pour la Ville, bousculée, elle, par un canton qui ne la ménage pas. A ce titre, l'Etat ou des partenaires privés ne pourraient-ils pas mettre la main à la poche et ainsi contribuer au rayonnement extra-cantonal du HCC ?

Vous l'aurez compris, le groupe socialiste acceptera ce rapport. Je vous remercie pour votre attention.

M. Cédric Haldimann, PLR : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Ce rapport touche un grand nombre d'entre nous, tant le HCC fait partie des valeurs de notre région, surtout en cette période hivernale, et de la bonne image que la Ville donne à l'extérieur. Il me touche particulièrement, en lien aux différentes casquettes que je peux avoir presque quotidiennement.

Nous sommes tous, à des degrés divers, à un moment ou à un autre, des spectateurs passionnés de ce club ancré dans sa région, dont son palmarès ne devrait plus être à rappeler. Le HCC fêtera d'ailleurs ses cent ans d'existence en 2019. Et ce serait donc dommage, pour une question de balustrade non réglementaire, de devoir célébrer ce centième en ligue inférieure.

Mais la question va au-delà de la simple notoriété d'un club, aussi cher qu'il puisse être à tous ses supporters. Il est question ici de la santé et de la sécurité de tous les pratiquants de hockey sur glace. Et c'est ici que

je me permets d'enfiler la casquette de joueur, et surtout celle d'entraîneur de nos jeunes espoirs, dont un certain petit Tiago, si cher à vous Madame la Présidente. En effet, le nombre de blessures liées aux chocs contre la bande, essentiellement les commotions, dues à l'évolution de ce sport où la rapidité en est devenue une des caractéristiques, a augmenté drastiquement cette dernière décennie, arrivant à un stade presque inquiétant. Ainsi, pour la sécurité de plus de 200 licenciés chauds-de-fonniers, nous devons désormais investir dans le changement des bandes de la patinoire des Mélèzes.

Me vient alors le moment de mettre ma casquette de conseiller général, représentant l'ensemble du groupe PLR, pour remercier les auteurs de ce rapport complet et affirmer le soutien du groupe à cette demande de crédit. Merci de votre attention.

M. Blaise Fivaz, PDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le PDC remercie le Conseil communal pour ce rapport très explicite au sujet de modifications qui doivent être apportées sur l'aire de jeu de la patinoire des Mélèzes.

Pour mémoire et comme évoqué dans ce rapport, les règles relatives au hockey sur glace sont en constante évolution et des transformations ont déjà été effectuées à plusieurs reprises pour répondre aux critères requis.

Bien que ce crédit intervienne à un moment inopportun, il est de fait que nous ne pouvons pas abandonner notre club phare qui se verrait inéluctablement relégué dans une ligue inférieure. Il en va aussi de l'image de la troisième Ville de Suisse romande.

Le PDC acceptera l'arrêté qui nous est soumis. Merci.

Mme Ayfer Ummel, POP : Madame la Présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux. Comme nous le savons tous, actuellement le hockey sur glace a un grand succès et occupe une grande place dans notre Ville. Derrière cela, il y a la sueur des joueurs mais aussi les investissements économiques liés à l'entretien et au renouvellement des installations.

Nous respectons et comprenons les normes du Bureau de prévention des accidents en lien avec la bande de sécurité qui borde la glace ainsi que les différents éléments expliqués dans le rapport. Le remplacement de cette bande sera utile pour diminuer la gravité des accidents et renouveler les infrastructures.

Concernant les frais relatifs à ce travail, nous sommes reconnaissants de la subvention de la Loterie Suisse romande, que nous remercions.

Nous aimerions toutefois savoir s'il est prévu que le Hockey Club La Chaux-de-Fonds participe lui aussi à la dépense, le rapport précisant que cela a été le cas pour d'autres travaux.

Nous communiquerons donc notre décision après avoir écouté la réponse du Conseil communal à notre question. Merci à tous.

M. Lionel Favre, UDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a étudié ce rapport avec attention et intérêt. Comme il l'a toujours fait pour les projets liés au sport, il se montre positif sur la demande de crédit.

Vous l'aurez compris, nous accepterons ce rapport et ceci pour plusieurs raisons. La première est bien évidemment la menace de la perte de licence de jeu dès la saison 2018-2019. Nous n'imaginons pas notre Ville sans notre club de hockey tant apprécié par la population et qui mérite de voir évoluer notre équipe dans les deux premières divisions du pays. Je pense qu'il est inutile de rappeler les grandes années du club, que de nombreux Chaux-de-Fonniers ont encore en mémoire.

La seconde est bien sûr de protéger les joueurs afin d'éviter les blessures. Pour avoir vu personnellement de très près les chocs que ce sport peut engendrer à ce niveau, et surtout les séquelles pour les joueurs victimes de ces chocs, il est évident que toute amélioration en ce sens est bienvenue et indispensable.

Comme mentionné dans le rapport, les bandes actuelles arrivent de toute manière en bout de vie. Pour preuve, le redressement qu'elles doivent subir chaque saison, ceci sans grande satisfaction. Il est donc clair que cet investissement est nécessaire et que nous le soutiendrons sans réserve. Merci de votre attention.

Mme Katia Babey, Conseillère communale, Jeunesse, affaires sociales, sports et santé : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Je tiens d'ores et déjà à remercier l'ensemble des groupes pour l'accueil favorable réservé à ce rapport.

Oui, il est vrai que ce système de bandes absorbant les chocs va permettre de réduire les blessures, plus particulièrement les commotions cérébrales et les blessures à la nuque et aux épaules, et c'est là évidemment le fond, la base de ce rapport. La sécurité n'a pas de prix. C'est vrai, le hockey est un sport de contact, les joueurs sont formés et équipés en conséquence, ce qui diminue déjà les risques. Mais le système qui équipera notre patinoire permettra en plus de limiter au maximum ces blessures.

Comme vous avez pu le lire dans le rapport, ce crédit est indispensable si nous voulons que le HCC puisse continuer de jouer en Swiss League, qui est la nouvelle appellation très française de la deuxième division. Donc oui, cette mise aux normes, voulue par les organes

dirigeants du hockey suisse, profite en premier lieu au HCC, puisqu'elle est obligatoire, mais sera bien évidemment aussi utile et sécuritaire pour tous les utilisateurs de la patinoire, que ce soit le mouvement junior, le Club des patineurs, les écoliers, même si évidemment les chocs sont beaucoup plus importants avec la vitesse plus on monte dans les divisions.

La question qui est posée par plusieurs groupes est de savoir si des subventions supplémentaires et/ou des participations, notamment du HCC, sont prévues. Pour ce qui est de la LoRo Sport, les 10% sont plutôt assez sûrs, puisqu'en principe pour ce type d'investissement, la participation est non pas garantie, mais relativement certaine. Par contre, le Canton ne participe pas à ce type d'investissement, ni d'ailleurs le BPA, qui est un organe de prévention, la SUVA non plus. Ni d'ailleurs la Swiss Ice Hockey Federation, puisque toutes les patinoires doivent être équipées, ce sont des normes, et ils ne participent pas financièrement. Reste effectivement le HCC lui-même, qui comme je l'ai dit, serait le « principal bénéficiaire » de cet investissement. Mais nous tenons à rappeler qu'en moins de dix ans, le HCC a investi plus de CHF 2'000'000.- dans les infrastructures de la patinoire. Il est vrai que la plupart de ces améliorations lui sont bénéfiques, puisqu'elles permettent d'engranger des recettes nécessaires à sa survie, à l'exemple du Goal Club, de la loge VIP et très dernièrement des terrasses, que vous avez peut-être pu voir si vous êtes allés dernièrement aux matchs. Ces investissements profitent également à la Ville, puisque la loge par exemple, située au nord et financée par le HCC, permet une meilleure isolation de ce pan de la patinoire et qu'elle est mise à disposition gratuitement pour la Ville et pour certains événements et manifestations. Ni la Ville, ni le HCC, seuls ou en commun ne sont en mesure à l'heure actuelle d'investir dans une totale nouvelle infrastructure ces prochaines années. La solution qu'on a trouvé depuis plusieurs années est vraiment les partenariats. Ce n'est pas une bonne solution uniquement pour la Ville, ça dépend des investissements. Ça permet de contribuer à moindres frais, d'entretenir notre patinoire, de lui redonner une nouvelle jeunesse et principalement de faire évoluer notre club phare en ligue nationale, ou Swiss League en bon français. Pour ce crédit, c'est vrai, c'est exclusivement la Ville qui investit, pour d'autres, comme je l'ai dit, c'est exclusivement le club, et enfin, certains investissements sont des partenariats entre la Ville et le club. C'est chaque fois une négociation, un vrai partenariat Ville-HCC.

Sur les questions de températures qui sont mentionnées dans le rapport, oui, notre infrastructure est vieillissante. Notre patinoire est mal isolée, on fait au mieux, mais l'enveloppe est ce qu'elle est, et c'est vrai que quand les températures oscillent entre 5° et 20°C, notamment en été, il y a évidemment plus d'usure sur certaines installations. On fait au mieux, mais

l'enveloppe ne pourra pas être refaite intégralement. Il y a des projets qui devront être faits à futur.

Sur ce dossier, sur ce rapport et sur ce crédit, je tiens à remercier les groupes pour l'accueil favorable et je vous remercie de votre attention.

L'arrêté est accepté par 36 voix contre 2.

PAUSE

Rapport d'information du Conseil communal

relatif à la motion du 23 novembre 2015 déposée par Daniel Musy et consorts concernant le devenir de l'ancien collège du Valanvron

(du 8 novembre 2017)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Historique

Nous reproduisons tout d'abord ici le texte de la motion du 23 novembre 2015 (PV n°42, pages 3371 ss), déposée par Daniel Musy et consorts concernant le devenir des anciens collèges du Valanvron et du Bas-Monsieur :

L'avenir des collèges du Valanvron et du Bas-Monsieur

Les collèges du Valanvron et du Bas-Monsieur sont les deux seuls établissements scolaires de notre ville qui ne se situent pas en milieu urbain. C'est dire leur position unique et privilégiée.

Nous demandons au Conseil communal d'étudier et de chiffrer toutes les possibilités d'utilisation de ces collèges ou de l'un d'entre eux, le Valanvron, à des fins scolaires, para- ou extra-scolaires.

Songeons par exemple à un manque de locaux possible dans les secteurs nord et sud, à la création de "salles scolaires vertes" destinées à mettre au vert une journée des classes de la ville. Ou à tout autre utilisation laissée à l'imagination et à l'innovation de la direction de l'école obligatoire. Et même à celles du service de la jeunesse, pour des activités "au vert", pendant les périodes scolaires ou les vacances.

A l'heure des indispensables économies, l'éventualité de vendre ces deux bâtiments emblématiques de notre patrimoine immobilier nous paraît prématurée et contraire à l'image d'une "ville à la campagne" que notre cité veut montrer et faire valoir.

Daniel Musy, Pascal Bühler, Michael Othenin-Girard, Matthieu Obrist, Katia Babey, Pierre-Alain Borel, Monique Gagnebin, Patrick Jobin

A la suite du débat, le Conseil général, sur demande du Conseil communal, a accepté de concentrer l'analyse sur le collège du Valanvron; acceptant ainsi une fermeture définitive et une vente du collège du Bas-Monsieur.

A noter que les actes de vente pour le collège du Bas-Monsieur sont quant à eux en voie d'être signés. Cette opération a été validée par la Commission immobilière et foncière (le 11 août 2017) et par la Commission financière (le 15 août 2017).

Éléments généraux



Descriptif de l'objet :

N° bien-fonds	8239
Cadastre	La Chaux-de-Fonds
Zone	Zone agricole
Surface	1'681 m ² (immeuble 168 m ²)
Année de construction	Fin du 19 ^e siècle

Éléments financiers :

Valeur comptable au 31.12.2016 (patrimoine financier) : CHF 293'000.-

Valeur cadastrale (2001) : CHF 370'000.-

Valeur ECAP : CHF 902'908.07

Réflexions et analyses

Afin d'analyser le devenir du collège du Valanvron et ses possibles affectations, un groupe de travail a été mis sur pied. Il était constitué de Mme Babey, MM. Huguenin-Elie, Bregnard, Bédât (pour les premières réflexions, service de la jeunesse), Cosandier (direction des écoles), Guilhen (service des bâtiments et du logement – SBL) et Stauffer (service d'urbanisme et de l'environnement – SUE). Le groupe de travail a ensuite présenté 5 scénarios au Conseil communal qui sont reproduits ci-dessous.

Vente du Collège

Il faut laisser la possibilité à une personne de pouvoir continuer à faire vivre ce lieu tout en permettant à la Ville de vendre ce bien à un prix raisonnable.

Il est donc proposé, dans le cadre de ce scénario, d'analyser les offres en les pondérant comme suit : 70 % pour le prix et 30 % pour le projet; ceci contrairement à la vente du collège du Bas-Monsieur où seul le prix était pris en compte. Toutefois, dans tous les cas, l'offre devra atteindre le prix minimal déterminé. Nous pensons à un prix minimal de CHF 420'000.- qui permet de sélectionner les intéressés au départ comme nous l'avons fait à satisfaction pour le collège du Bas-Monsieur.

L'évaluation du projet sera notée dans un gradation qui tiendra compte du caractère public de l'affectation. En d'autres termes, la note 5 sera réservée à une offre émanant d'une association qui souhaiterait exploiter le lieu comme maison de rencontres et d'activités. La note 4 sera réservée à toute affectation incluant une perspective touristique (par exemple chambres d'hôte). La note de 3 sera réservée à un propriétaire envisageant d'habiter le lieu. La note de 2 sera réservée à un propriétaire envisageant de mettre le lieu entièrement en location. La note 1 sera réservée à une affectation entièrement artisanale. Enfin, une affectation entièrement logistique sera pondérée avec la note 0.

Le prix sera également évalué grâce à des notes de 0 à 5. La note 5 étant donnée à l'offre la plus haute. Les autres offres seront ensuite notées selon une règle de trois par rapport à l'offre la plus haute.

La procédure de vente se déroulera en deux tours en gardant les 3 meilleurs offrants pour la seconde phase. La meilleure offre sera divulguée à la fin du premier tour et les 3 meilleurs offrants peuvent surenchérir.

Le bénéfice espéré pour la Ville est d'au moins CHF 200'000.-.

Location

Une location pourrait permettre une certaine réversibilité en cas de besoins scolaires pour la Ville notamment. Elle permettrait également de garder en mains communales un bâtiment assez emblématique. Cet immeuble n'a toutefois pas de valeur patrimoniale spécifique ou stratégique suffisante qui nécessiterait que la Ville en reste propriétaire. Il existe, de plus, un risque de vacance pour ce type d'objet particulier. Il s'agirait en tous les cas de réfléchir à des loyers raisonnables qui permettent néanmoins d'assurer un rendement. A noter également qu'en termes de gestion du parc, il n'est pas forcément cohérent pour la gérance locative du SBL de devoir s'occuper de ce type d'immeuble plutôt que de se concentrer sur des grands ensembles du centre-ville.

a) Location de la maison en entier

Cette solution est intéressante en termes de travaux car le bâtiment pourrait être loué en engageant peu de frais. La chaudière est toutefois à changer pour un montant de CHF 25'000.- (production d'eau chaude centralisée comprise).

Pour que cette opération soit blanche pour la Ville, il faudrait que la somme des travaux soit ajoutée à la valeur comptable actuelle. Elle atteindrait donc CHF 318'000.-. Pour ne pas faire de perte comptable ensuite, il s'agirait que les loyers capitalisés à 8 % atteignent cette valeur. Il s'agirait donc que le loyer annuel net soit fixé à CHF 25'440.-, soit CHF 2'120.- mensuels. Par ailleurs, nous estimons les charges qui devraient être supportées par le locataire à un minimum de CHF 500.- par mois pour l'immeuble en entier. Le loyer mensuel charges comprises devrait donc s'élever à CHF 2'620.-.

Cependant, il nous semble impossible de demander un loyer pour cet objet, à cet endroit, de plus de CHF 2'300.- par mois charges comprises; soit un loyer mensuel net de CHF 1'800.- et annuel net de CHF 21'600.-. Ce loyer capitalisé à 8 % génère une valeur de l'immeuble de CHF 270'000.-. La Ville supporterait alors une perte comptable de CHF 48'000.- (CHF 318'000.- - CHF 270'000.-).

Nous relevons toutefois que tous les immeubles du patrimoine financier de la Ville sont valorisés à la valeur de rendement depuis l'introduction du nouveau Modèle Comptable Harmonisé 2 (MCH2). Cette méthode de calcul est difficilement applicable à ce type d'immeuble. En effet, tout le monde s'accorde à dire que cet immeuble vaut à la vente au moins CHF 450'000.-. MCH2 a pour objectif que les Villes détiennent leurs immeubles à la valeur vénale dans les comptes; or, dans ce cas particulier, un hiatus important apparaît entre la réalité du marché et les calculs théoriques.

b) Location de la maison en créant un deuxième appartement en rez-de-chaussée

Dans ce cas de figure, le coût des travaux (y compris changement de chaudière avec production d'eau chaude) pour la création d'un appartement en rez-de-chaussée s'élèverait à CHF 110'000.-. Par contre, grâce à ces travaux, le taux de capitalisation pourrait être abaissé à 7.5 %. La valeur comptable à atteindre pour que l'opération soit blanche pour la Ville serait, alors, de CHF 403'000.- (CHF 293'000.- + CHF 110'000.-).

L'appartement du bas serait un grand 3.5 pièces qui pourrait être loué à CHF 1'300.- charges comprises (CHF 1'100.- net + CHF 200.- de charges). L'appartement du haut serait un duplex de 5 pièces qui pourrait être loué à CHF 1'800.- charges comprises (CHF 1'500.- net + CHF 300.- de charges).

$\text{CHF } 1'100.- + \text{CHF } 1'500.- = \text{CHF } 2'600.- / \text{CHF } 2'600.- \times 12 = \text{CHF } 31'200.-$ de revenu net annuel. CHF 31'200.- capitalisés à 7.5 % = CHF 416'000.-. Il en résulte donc un boni comptable pour la Ville de CHF 13'000.-. Cette option serait donc autofinancée.

Location de l'appartement du haut en louant les salles de classe du rez-de-chaussée en tant que salle communale pour divers événements et pour des activités du service de la jeunesse

L'investissement pour que l'on puisse louer les salles de classe au rez-de-chaussée du collège comme salle communale est d'environ CHF 50'000.-. Il faudra ajouter à cela les CHF 25'000.- pour le changement de la chaudière et la production d'eau chaude.

Nous ne revenons pas ici sur la location de l'appartement du haut (voir point 2b). Cette location permet de générer un revenu annuel net de CHF 18'000.-.

La location de la salle du bas pourrait être proposée à CHF 350.- pour une journée avec des tarifs dégressifs pour des locations à la soirée par exemple. La gérance locative du SBL estime que cette salle pourrait générer environ CHF 20'000.- nets annuels en relevant deux bémols toutefois : le doublon que fait cette salle avec celle de Doubs 34, qui ne propose certes pas le même environnement mais la même surface et le même équipement. Il s'agit de relever également la problématique d'avoir des locataires habitant au-dessus d'une salle louée avec toutes les nuisances, notamment sonores, que cela peut générer.

Cette opération serait autofinancée, mais paraît complexe à réaliser concrètement, principalement en lien avec le mélange des affectations.

Création d'un centre de loisirs complet avec dortoir de 25 lits, réfectoire et différentes salles de détente

Dans le cadre de cette affectation, les travaux à envisager ont été chiffrés à CHF 300'000.-. A noter qu'il serait difficile de répondre à toutes les normes (notamment accès généralisé aux personnes à mobilité réduite) en lien avec la nouvelle affectation "accueil de groupes".

Avec cette affectation, le service de la jeunesse pourrait éviter de louer la loge de la Sombaille 4 semaines par année. Il pourrait également y pratiquer certaines activités le mercredi après-midi. Quant à l'Ecole obligatoire (EOCF), selon sa direction, elle estime qu'environ 8 camps de 2 à 3 jours pourraient s'effectuer dans ce lieu entre la mi-mai et la mi-juin (ces camps sont directement financés par les parents).

Il a également été analysé d'autres lieux d'accueil du même type dans le Canton et dans le Jura. Des contacts ont été pris avec tourisme

neuchâtelois. Les deux principaux points faibles de ce lieu sont l'éloignement par rapport aux transports publics et le fait qu'il n'y ait pas une personne sur place qui propose une formule avec les repas.

Le business plan a été établi en tenant compte des rentrées financières qui viendraient du service de la jeunesse, des camps des écoles et de différentes locations annuelles estimées. Nous arrivons à un revenu brut de CHF 30'000.-. Il s'agira de déduire de ce montant l'ensemble des charges liées à l'immeuble, soit environ CHF 8'000.-. On arrive donc à un revenu de CHF 22'000.-. Ce montant capitalisé à 8 %, nous donne une valeur comptable de CHF 275'000.-. Par rapport au CHF 593'000.- à atteindre, la Ville devrait donc consentir à un montant non autofinancé unique de CHF 318'000.-.

Les revenus pour ce type de projet sont trop incertains et le lieu, malgré son environnement idyllique, ne semble pas optimal pour de tels camps. En outre, tant le service de la jeunesse que l'EOCF, s'ils se montrent intéressés, ne font pas de la valorisation de ce lieu en centre de loisir une priorité.

Réouverture d'une classe en faisant la promotion d'un collège différent dans un cadre vert.

Le projet étudié permettrait de compléter les effectifs insuffisants du Valanvron afin de favoriser la réouverture d'une classe. Il s'agirait d'offrir aux enfants inscrits sur une base volontaire une journée d'école continue, soit la prise en charge des élèves sur le site du matin jusqu'au soir.

De prime abord, si cette variante peut paraître intéressante et novatrice, elle va cependant à l'encontre du principe d'équité que l'école cherche à promouvoir. En effet, il est admis que les parents ne peuvent pas choisir le collège de scolarisation de leur enfant. Ainsi, seule une certaine catégorie de familles pourrait se permettre de participer aux coûts de transports et aux coûts engendrés par la prise en charge en dehors des heures scolaires (notamment les repas).

En ce qui concerne l'effectif, celui-ci devrait être de 18 élèves afin de répondre aux normes cantonales de subventionnement et afin de ne pas surcharger d'autres classes du cercle.

Plusieurs options s'offriraient concernant la composition des classes :

a) classe de 1^e-2^e, de 3^e-4^e (ou de 5^e-6^e)

Cette solution apparaît quelque peu alibi dans la mesure où les élèves ne passeraient que deux années dans ce collège avant de retourner en ville.

b) classe multi-âges de 1e-2e-3e-4e ou de 3e-4e-5e-6e

La réouverture d'une classe à 4 degrés nécessiterait l'attribution de périodes d'appui pour classe dite à grand effectif ou/et degrés multiples selon la directive d'application pour l'enveloppe complémentaire édictée par le service de l'enseignement obligatoire : pour une classe de 3^e-4^e-5^e-6^e de 18 élèves, cela représentent 10 périodes soit un coût de CHF 40'000.- dont CHF 22'000.- à charge du cercle scolaire.

Pour une classe de 1^e-2^e-3^e-4^e de 18 élèves, cela représente 18 périodes soit un coût de CHF 72'000.- dont CHF 39'600.- à la charge du cercle scolaire.

Aujourd'hui, compte tenu de l'évolution de l'enseignement et des contraintes liées aux cycles, maintenir des classes comprenant des élèves de degrés différents pose de nombreux problèmes. En effet, cela représente pour les enseignants des manuels différents, des séances multipliées, que ce soit pour les moyens d'enseignement ou les séances organisées par cycle dans le cas d'une classe de 3^e-4^e-5^e-6^e..

Il n'est pas envisagé de proposer des classes composées de 3 degrés car l'organisation cantonale est basée sur une notion de demi-cycle.

En outre, il apparaît que quelle que soit l'option choisie :

- La surface des classes actuelles ne permettant pas d'accueillir 18 élèves, il faudrait donc entreprendre des travaux pour relier les deux classes.
- Il faudrait en outre tenir compte des frais d'entretien du bâtiment estimés à CHF 20'000.- et de traitement du concierge (9,4 %) estimés à CHF 6'700.- qui viendraient s'ajouter aux charges scolaires mentionnées ci-dessus.

La mise en place de la journée continue, comme imaginé dans le projet, engendrerait l'aménagement de locaux spécifiques dans l'appartement actuel puisque les élèves seraient pris en charge en dehors du temps scolaire. Cela nécessiterait l'engagement de personnel pour l'encadrement par le service de la jeunesse.

Au niveau des transports scolaires, selon la composition de la classe, cela représente entre deux et quatre trajets par jour car les horaires des élèves

sont établis en fonction de leur degré de scolarisation. Des courses supplémentaires devraient être organisées pour emmener les élèves aux leçons d'éducation physique, de patinoire, de natation, au centre de santé scolaire, à la clinique dentaire et aux animations culturelles.

De ce fait, non seulement les aspects pédagogiques et pratiques d'une telle solution apparaissent comme difficiles, mais le coût pour la Ville – même avec un financement des transports et des repas par les parents – s'élèverait à plusieurs dizaines de milliers de francs.

Concernant le manque de locaux évoqué dans la motion et dont il est régulièrement question dans nos séances, rappelons que celui-ci se concentre pour l'essentiel sur le secteur sud de notre ville. Ainsi, le maintien d'une classe au Valanvron, de par sa situation géographique, n'influence que peu la problématique évoquée.

Conclusion

A la lecture des 5 scénarios ci-dessus et après analyse, il apparaît au Conseil communal que le premier, soit la vente du Collège, apparaît comme étant le plus sûr, le plus cohérent et le plus raisonnable sur le plan financier, ainsi que le mieux à même de permettre la réalisation d'un projet positif pour ce lieu.

La création de deux appartements mis en location pourrait également être envisagé, mais le Conseil communal est d'avis que la Ville de La Chaux-de-Fonds, en tant que propriétaire immobilier important, doit gérer son patrimoine financier de la manière la plus efficiente possible. Or, le fait de mettre en location ce bien n'est pas cohérent en termes de gestion de son parc. Le nombre de logements proposé est trop faible, le bâtiment est trop éloigné des autres objets et le risque de devoir assumer un objet vacant est élevé. En outre, il n'y aurait aucune raison patrimoniale qui justifierait de conserver ce bien pour des impératifs de protection.

Ce bien sera donc vendu selon la procédure en vigueur pour le patrimoine financier, soit sur préavis de la Commission immobilière et foncière et sur préavis de la Commission financière pour le choix de l'acquéreur et la validation du prix de vente.

A noter que la Commission immobilière et foncière, dans sa séance du 6 novembre 2017, a préavisé négativement le présent rapport par trois voix contre deux et une abstention.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législature

Cette vente est conforme à la volonté du Conseil communal de vendre ses biens non-stratégiques sur le plan urbanistique et financier. De plus, cette vente s'inscrit dans la volonté de l'exécutif de ne pas créer de nouveaux investissements qui pourraient ensuite charger les comptes de la Ville sur le long terme. Il s'agit également de fixer des contribuables dans des biens immobiliers de qualité mettant en valeur les spécificités de La Chaux-de-Fonds.

Conséquences sur les finances

Actuellement, le bâtiment vide implique une charge financière de CHF 11'000.- en lien avec les frais fixes du bâtiment. La vente permettra d'alléger les comptes de la Ville de cette charge.

De plus, comme évoqué dans le rapport, la vente du Collège du Valanvron devrait générer, selon nos estimations, environ CHF 200'000.- de bénéfice pour la Ville. Le bénéfice de vente sera comptabilisé dans les revenus du patrimoine financier.

Conséquences sur les ressources humaines

Non relevant.

Collaboration intercommunale

Non relevant.

Eléments relatifs au développement durable

Non relevant.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président La chancelière

Théo Huguenin-Elie Celia Clerc

Mme Maria Belo, Présidente : Je vous rappelle que ce point sera traité en débat long. A qui puis-je donner la parole ? Mme Erard.

Mme Monique Erard, Verts : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Laisser plus longtemps le bâtiment de l'ancien collège du Valanvron vide et inutilisé n'est pas une solution. Mais qu'en faire alors ? Le rapport d'information qui nous est soumis ce soir est censé nous apporter la ou les réponses.

Rouvrir une classe dans ce collège pour les enfants des environs n'est pas à l'ordre du jour. Leur nombre n'est d'ailleurs actuellement pas suffisant et gonfler artificiellement les effectifs en important des élèves de la Ville ne serait pas acceptable pour notre groupe. Au-delà des difficultés organisationnelles (critères de choix, transports, repas et j'en passe), cela créerait de nouvelles inégalités.

Les autres propositions d'affectation étudiées dans ce rapport ont également retenu toute notre attention.

La vente, qui semble être le scénario à privilégier selon le Conseil communal, ne nous satisfait que partiellement car alors la Ville perdrait toute possibilité d'y développer quelque chose à futur. Hypothèse me direz-vous, et dans un futur lointain. Mais qui sait, cela en vaudrait peut-être la peine ?

Si la vente devait néanmoins être la solution choisie, alors le projet à privilégier devrait permettre une ouverture au public de ce lieu. La notation prévue en page 3 permettra de valoriser cet aspect des intentions d'un potentiel acquéreur, mais elle n'est selon nous pas encore assez sélective et c'est pourquoi le groupe des Verts soutiendra la résolution urgente déposée à ce propos.

La location du bâtiment complet permettrait de donner du temps au temps. Nous serions presque d'avis de tenter la chose. L'intervention nécessaire sur la chaudière ne modifie pas la structure actuelle et un loyer de CHF 2'620.- pour une telle surface et à un tel endroit pourrait peut-être intéresser des amoureux de l'espace, de la nature, du calme et de la tranquillité, la Ville se gardant alors l'opportunité d'en faire quelque chose à terme.

Par contre, il est vrai que l'affectation des salles du bas à la location par la Commune tout en louant l'appartement qui les domine nous semble effectivement un non-sens. Qui voudrait louer un appartement sans avoir la maîtrise de ce qui se passe dans les salles communales situées juste en-dessous ?

La création de deux appartements mis en location modifierait la structure actuelle et impacterait de ce fait une hypothétique affectation différente à futur et donc elle ne nous a pas paru spécialement intéressante, même si le côté financier n'est pas défavorable dans ce cas.

Le chapitre concernant la création par la Ville d'un centre de loisirs avec hébergement, réfectoire et diverses salles fait ressortir les problématiques du relatif éloignement des lignes de transports publics et l'absence de personnel sur place, notamment pour la restauration. Cela rend les perspectives de location quelque peu incertaines. Un camp dans ces lieux nécessiterait presque un moyen de transport à disposition devant la porte durant toute sa durée et pas simplement pour l'aller et le retour. Le prix pour les vacanciers s'en verrait d'autant augmenté et deviendrait donc rédhibitoire.

Le Service de la jeunesse et l'Ecole obligatoire de La Chaux-de-Fonds ne suffisent pas à remplir une telle maison durant toute l'année, à condition encore que cela entre dans leurs plans, ce qui ne semble pas être le cas. Imposer un lieu n'est jamais simple et cela devient à terme une contrainte contreproductive. Le souvenir d'Arveyes n'est pas si loin.

Et surtout, surtout, comment justifier aujourd'hui une dépense de CHF 318'000.- alors même que simultanément, on rabote partout ? Pour un projet qui en plus ne serait pas idéal et avec de nombreuses difficultés à contourner, notamment diverses mises aux normes, et avec de telles incertitudes quant au potentiel locatif.

Vous l'aurez compris, le groupe des Verts est encore bien partagé sur la décision de vendre maintenant cet objet ou pas et nous écouterons avec attention les arguments développés par ce Conseil, par les autres groupes et par le Conseil communal afin de forger notre opinion. Je vous remercie.

M. Blaise Fivaz, PDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. C'est avec attention que le PDC a pris connaissance de ce rapport et il en remercie ses auteurs.

Nous constatons que plusieurs cas de figure ont été analysés de manière approfondie. Nous ne reviendrons pas sur toutes ces variantes, cependant, nous nous permettons ces quelques réflexions.

Première hypothèse : louer le bâtiment. Dans le rapport, il apparaît clairement que la location du bâtiment par la Ville générera plus d'inconvénients que d'avantages. En effet, il est impossible de louer ce bâtiment en l'état. Il est indispensable d'effectuer des aménagements relativement conséquents selon sa destination future. En sus, force est de constater que cet immeuble ne s'apparentera jamais à une villa. De surcroît, n'oublions pas que cet immeuble est situé en pleine campagne, au bord d'une route étroite, dans un endroit où les transports publics font défaut, loin de toute commodité. Il nous paraît en outre illusoire vu l'endroit, certes magnifique, mais loin de tout, de trouver des locataires prêts à payer un loyer de CHF 2'620.- voire de CHF 2'300.- charges comprises pour y habiter.

Deuxième hypothèse : création d'un centre de loisirs. La création d'un centre de loisirs n'apporterait rien à la Ville, bien au contraire. De plus, il pourrait générer une charge de trafic incompatible avec cette route de desserte qui n'est pas aménagée pour recevoir plus de trafic que celui des riverains.

Troisième hypothèse : réouverture d'une classe. Quant à la réouverture d'une classe multi-degrés, le PDC ne va pas refaire le débat, mais pour lui, il s'agit d'une solution irréaliste, coûteuse et complètement dépassée compte tenu des contraintes fixées par les contingents d'élèves et surtout par les prescriptions de l'Instruction publique. La société évolue. Il est parfois de bon ton de savoir tourner la page intelligemment.

Quatrième hypothèse : vente de l'immeuble. Pour le PDC, vous l'aurez compris, ce dernier est entièrement favorable à la vente de cet immeuble selon les critères évoqués dans le rapport.

Il remercie le Conseil communal d'avoir analysé toutes ces hypothèses et acceptera ce rapport d'information. Merci.

M. Julien Gressot, POP : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le POP s'est penché avec attention sur le rapport d'information que nous propose le Conseil communal relatif au devenir du collège du Valanvron. Ce rapport fait suite à une motion déposée en 2015 par le parti socialiste.

Le Conseil communal examine dans ce rapport cinq options différentes par rapport à l'avenir de ce bâtiment : la vente, la location, la location de l'appartement du haut en faisant une salle communale en bas, la création d'un centre de loisirs et la réouverture du collège pour faire des classes vertes. Après une rapide description de chaque option, le Conseil communal conclut que l'option la plus raisonnable et la plus cohérente est la vente de l'objet. Il estime notamment que l'immeuble n'a pas de valeur stratégique suffisante.

Le POP ne partage pas ces deux constats. Tout d'abord, nous ne considérons ni raisonnable, ni cohérent de vendre ce lieu dans les circonstances actuelles. Ce n'est pas parce que nous n'avons actuellement pas les moyens de mettre en place une des autres options qu'il ne faut pas garder un tel immeuble pour que le moment venu, nous puissions y développer un beau projet, utile à toutes et à tous. Comme les motionnaires, nous trouvons que l'emplacement de ce bâtiment au Valanvron lui confère une position unique et privilégiée.

Le nouveau système comptable MCH2 impose des rendements et toutes sortes de calcul selon des logiques qui ne sauraient convenir à des collectivités publiques. Ce système fait qu'une perte comptable de CHF 48'000.- surviendrait si on louait l'objet dans sa totalité. Nous considérons au contraire que la location dans sa totalité permettrait de ne pas engager des crédits d'investissement dans le bâtiment, hormis la

chaudière à CHF 25'000.-, tout en retirant un montant qui ferait de l'opération un bilan quasi-nul étant donné que les frais réels actuels sont de CHF 11'000.- selon le rapport. Une location sans changements, peu chère en considération de l'état du lieu, permettrait de couvrir cette somme. Cette option permettrait de prendre le temps de réfléchir à un projet éventuel le temps que la situation s'améliore. Car c'est bien un problème de financement et non pas d'idées. Un endroit en dehors de la Ville, avec un tel espace n'est pas quelque chose à laisser tomber de la sorte. Nous sommes certains que notre collectivité serait très heureuse de l'avoir à disposition lorsque nous pourrions à nouveau nous projeter dans l'avenir et que cela serait une grande erreur que de se passer de ce lieu.

Le Conseil communal nous propose de vendre l'immeuble du Valanvron. Pour faire passer un peu mieux la pilule, il propose de prendre en considération la valeur du projet en plus de la valeur financière. Après de rapides projections, il s'avère que le meilleur prix n'a que peu de chances de ne pas se voir accorder l'objet au vu de l'échelle établie. Même si c'était modifié quelque peu, cela ne modifierait pas la donne car il s'agit d'un mélange de critères quantitatifs (le prix) et qualitatifs (le projet). Il y aurait donc forcément un aspect subjectif à la dotation des notes. De plus, étant donné que le rapport sera public, qu'est-ce qui empêcherait une personne de regarder les critères sélectionnés pour faire monter sa note sans toutefois respecter l'engagement pris ? La Ville entend-elle mettre une clause dans le contrat qui obligerait la personne à tenir ses engagements ? Le POP ne voit pas comment, dans ces conditions, un projet acceptable pourrait voir le jour.

Vous l'aurez donc compris, le POP est tout à fait opposé à la vente du collège du Valanvron et pense que de meilleures solutions sont imaginables, comme la location. Mais quels moyens d'action nous reste-t-il ? Nous avons bien pris note que nous ne traitons que d'un rapport d'information et que donc, à nouveau à cause de la LFinEC, nous ne pouvons que refuser de prendre acte du rapport. D'ailleurs, une commission a refusé de le faire sans même que les raisons et les arguments n'en soient indiqués. D'où notre question : si une majorité du Conseil général venait à refuser de prendre acte de ce rapport, que ferait le Conseil communal ? Procéderait-il tout de même à la vente ?

Le POP, bien conscient de la situation dans laquelle nous nous trouvons et justement parce que nous nous trouvons dans une telle situation, refusera de prendre acte du rapport car nous ne voulons pas participer au bradage de notre Ville, bradage que nous risquons de regretter amèrement par la suite. Je vous remercie.

M. Marc Frutschi, PLR : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le PLR a pris connaissance avec attention du rapport sur le futur du collège du Valanvron.

A l'évidence, la Commune n'a pas de besoins pour un tel bâtiment. La direction de l'école n'a aucune volonté de maintenir une classe décentralisée et pour les autres projets dont fait mention le rapport, il n'y a pas de moyens financiers disponibles. Je renonce ici à détailler chaque étape du rapport.

La fermeture de l'école fut un choc dont les habitants du quartier ne se sont pas encore remis. Depuis, le bâtiment est resté vide malgré plusieurs demandes pour louer l'appartement. L'absence de rentrées locatives depuis plus de deux ans est une perte pour la Ville, qui provoque l'incompréhension des citoyens vis-à-vis du travail des services communaux.

Dès lors, il apparaît clairement que seule la vente permettra de redonner vie à ce lieu. Les critères pour le choix de l'acquéreur sont compliqués et pas forcément opportuns. Il serait certes réjouissant de voir le bâtiment affecté à une activité de rencontre ou touristique. Mais le site a ses limites : il n'y a pas de transports publics, peu de places de parc et le fait qu'il se trouve en zone agricole limite fortement les possibilités de transformation.

Il serait préférable de faire confiance au Conseil communal, qui une fois les offres en main saura sélectionner celle qui satisfait au mieux les intérêts de la Ville et ceux des habitants du quartier.

Vu ce qui précède, et particulièrement vu la situation financière de notre Ville, le PLR acceptera ce rapport.

Mme Silvia Locatelli, PS : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Voici un rapport d'information qui aura suscité un vif débat au sein du groupe socialiste. Un débat finalement logique, lorsqu'on pense qu'il est traité ici d'un lieu emblématique de l'histoire chaux-de-fonnière, d'un lieu important pour les générations d'enfants qui s'y sont instruits, d'un lieu stratégique, point de départ d'une multitude d'activités vertes qui font partie de notre attractivité. Et finalement, aussi, d'un lieu dont les doutes sur l'avenir illustrent la relation un peu complexe qu'entretient une Ville à l'identité urbaine affirmée avec ses zones périurbaines. Alors quid de l'avenir de l'ancien collège du Valanvron ?

Ce que nous démontre ce rapport, c'est que le Conseil communal a réellement étudié toutes les options raisonnablement envisageables, nous exposant les résultats de manière particulièrement complète et transparente, ce que nous tenons à saluer.

Le groupe socialiste se questionne tout de même sur certains arguments avancés : prenons par exemple le scénario de l'ouverture de classes en cadre vert. Il y a fort à parier que certains enseignants seraient,

au contraire de ce qui est indiqué, satisfaits de pouvoir mener une expérience pédagogique de ce type malgré les contraintes réelles, mais non insurmontables, qui sont évoquées.

Autre exemple, l'argument de l'efficacité de la gestion du parc immobilier pour écarter l'option de la location d'appartements nous semble également relativement fragile. En fait, et nous l'avons bien compris en filigrane de tout le rapport, c'est la difficulté de pouvoir assurer des projets de qualité dans le cadre des ressources restreintes auxquelles la Ville est actuellement contrainte qui empêche de pouvoir imaginer de manière sereine un avenir communal au collège du Valanvron.

Ainsi, le groupe socialiste ressent une certaine frustration. Une frustration qui n'est pas due à la qualité du rapport ou aux études menées par les services, mais bien à la difficulté de trouver une réponse entièrement satisfaisante aux deux questions qui découlent directement et de la motion et du rapport. La première : est-il raisonnable de vendre un bien communal de cette qualité et perdre ainsi toute maîtrise sur ce patrimoine auquel nous sommes attachés, sachant qu'avec plus de ressources, nous pourrions en faire un usage intelligent et utile à la communauté ? La seconde : est-il raisonnable de conserver un bien communal de cette qualité alors que nous savons que nos ressources actuelles et les défis à relever ne nous permettent pas d'en faire usage, et risquer ainsi de le voir se transformer durablement en une friche oubliée, qui perdrait indéniablement de sa valeur ?

Si le groupe socialiste est relativement partagé sur la question, sa majorité est d'avis que la vente semble aujourd'hui être la seule option raisonnable. Aucun de celles et ceux parmi nous qui soutiennent cette option ne le fait avec un enthousiasme débordant. Cependant, nous avons la conviction qu'il s'agit certainement de la meilleure manière d'assurer que ce lieu vive. Attendre une embellie, attendre les jours meilleurs, attendre le projet raisonnable : cela veut toujours dire attendre. Et l'attente, dans le cas présent, est également synonyme d'abandon pour une durée indéterminée.

Mais attention : si le groupe socialiste, dans sa majorité, peut prendre acte et approuver le choix du Conseil communal, il ne le fera que si certaines garanties quant à la vente en elle-même sont données au Conseil général. Certes, nous sommes conscients que le Conseil communal agit dans son domaine de compétence, mais au vu des caractéristiques particulières de ce patrimoine communal que je rappelais en début d'intervention, il nous paraît essentiel de poser un cadre encore plus restreint. Ce cadre, c'est précisément l'objet de la résolution qui a été déposée ce soir. Celle-ci étant complètement liée au sujet de la présente intervention, je me permets d'en dire deux mots.

La principale vocation de cette résolution est de privilégier le fait que même vendu, l'ancien collège du Valanvron continue d'assumer une vocation publique. Cela laisse ouvert un grand champ de possibilités, allant de l'activité associative ouverte à l'artisanat mixte, avec des activités touristiques. Afin de donner plus de chances à ce type d'activités de voir le jour, la résolution demande plusieurs ajustements dans le processus de mise en vente. Tout d'abord, il s'agit à notre sens de donner plus d'importance à la qualité du projet en le pondérant non pas à 30% comme indiqué dans le rapport – on est déjà conscient qu'il s'agit d'un effort – mais à 40%. Il s'agit également d'accentuer, par un remaniement de l'échelle de notation de projet, l'écart entre les projets à vocation publique et ceux qui ne serviraient que des intérêts privés. Par ailleurs, nous sommes d'avis que tout projet qui aurait pour objet la transformation de l'ancien collège en dépôt ou halle logistique devrait être automatiquement exclu. Enfin, comme je l'ai déjà dit, nous ne savons pas de quoi demain sera fait. Il serait dommage que tous les efforts fournis dans le processus de vente se voient anéantis par une revente ultérieure au plus offrant. Par ailleurs, il serait peut-être intéressant pour la Commune, nous l'espérons revenue à meilleure fortune, de pouvoir envisager à terme de racheter ce lieu. C'est la raison pour laquelle nous préconisons l'inscription d'un droit de préemption dans l'acte de vente.

De manière exceptionnelle, nous demanderons à ce que cette résolution puisse être votée avant le présent rapport. En effet, bien qu'elle ne constitue qu'un vœu à l'adresse du Conseil communal, l'issue de ce vote sera déterminante pour le choix de certains membres du groupe socialiste. Si le Conseil général et le Conseil communal venaient à accepter le principe de cette résolution, la frustration que j'évoquais serait un peu atténuée par la certitude que le Conseil communal s'attacherait à porter son choix sur un projet de qualité et qui, si possible, profite à l'entier de la collectivité. Dans cette perspective, la majorité du groupe socialiste accepterait de prendre acte du rapport. Je vous remercie.

M. Andy Favre, UDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC remercie le Conseil communal de ce rapport détaillé.

Les analyses démontrent clairement que la vente est la solution à privilégier, tant au niveau pratique que financier. Nous ne voyons donc aucune objection à cela. Nous sommes d'autant plus convaincus après qu'il nous ait été démontré que chaque alternative a été étudiée de manière approfondie.

Toutefois, nous avons deux remarques à formuler quant à l'attribution des points jugeant la qualité des projets des potentiels acheteurs. En premier lieu, une note de 5 pour une association, une note de 1 pour un artisan : la lecture de ces lignes me fait mal aux yeux. Dévaloriser ainsi le

travail d'un artisan laisse entendre qu'à La Chaux-de-Fonds, mieux vaut s'amuser que travailler, ce qui amène à une deuxième remarque : les critères sont trop carrés et catégoriques. Prenons un simple exemple : une association souhaiterait créer un lieu de rencontres et d'activités en y organisant, entre autres, des soirées concert. Après quelques temps, elle rencontre un franc succès, amenant au parcage sauvage, littering, nuisances diverses, etc. Mérite-t-elle plus ce bâtiment qu'un potier, un souffleur de verre ou un mini-atelier horloger qui souhaiterait y installer un atelier et éventuellement un petit point de vente ? Je n'en suis pas persuadé. Par conséquent, il serait plus judicieux d'accorder des notes au cas par cas plutôt que de faire des catégories trop générales.

Nous prendrons acte de ce rapport.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Permettez-moi, en propos liminaire, de relever la volonté qui a été celle du Conseil communal de traiter le dossier sensible du collège du Valanvron avec beaucoup de respect de la motion déposée en son temps par Daniel Musy et consorts. Le Conseil communal a souhaité ne pas se précipiter, prendre le temps nécessaire à un juste recul, ce qui nous a été ici ou là reproché, mais ceci afin d'explorer avec beaucoup d'honnêteté toutes les pistes esquissées par les motionnaires. Ainsi, le rapport présenté est-il un véritable travail transversal à l'administration, puisque si c'est le délégué au Marketing urbain, foncier et immobilier au SUE qui l'a piloté, il s'est appuyé sur les expertises du Service des bâtiments et du logement, des écoles et du Service de la jeunesse. A ce titre, je remercie les groupes qui ont relevé le caractère complet du rapport.

Je remarque également qu'une fois n'est pas coutume, une commission a préavisé négativement l'option défendue par le Conseil communal. On espère que ça ne deviendra pas une habitude. Cette opposition, naturellement, s'exprime ce soir. Cela dit, nous souhaitons vivement vous convaincre afin de pouvoir aller de l'avant et de sortir de l'incertitude qui prévaut dans ce dossier.

Nous sommes un peu dans la situation que nous avons connue au moment de la vente d'Arveyes-Villars, avec une discussion qui avait eu lieu dans cet hémicycle et dont certains d'entre vous se souviennent. Cette comparaison avec Arveyes-Villars a aussi été rappelée par Mme Erard, dont nous partageons l'analyse et dont nous comprenons l'embarras.

Un bien communal, cher aux Chaux-de-Fonnières, a perdu son usage d'antan. Précédemment utile et prisé, désormais, il ne trouve plus de sens dans notre patrimoine administratif. Aucun service n'envisage d'y

développer une prestation publique. Je répète : aucun service n'envisage d'y développer une prestation publique. Que ce soit l'école, le Service de la jeunesse et même Tourisme neuchâtelois, ceci pour nombre de raisons longuement évoquées dans le rapport. Bien sûr, on peut le regretter. Mais s'opposer à la vente n'offre pas encore la solution à laquelle certains semblent aspirer. Or, il est pour nous hors de question, selon des principes de bonne gestion des biens publics et des deniers publics, de laisser plus longtemps ce lieu vide et sans affectation. Et ce n'est pas, Monsieur Gressot, qu'une question de moyens. Aujourd'hui, pour ce dossier, pour Le Valanvron, force est de constater que les idées, les ambitions, les motivations et les volontés manquent. Aussi, pour le Conseil communal, il n'y a pas d'autre option que la vente.

A ce propos, nous avons pris connaissance de la résolution que nous vous remercions d'avoir déposé suffisamment tôt. Et, entendant la volonté d'une bonne partie du législatif – vraisemblablement une majorité, on verra – de donner, dans le processus de vente, un poids plus fort à une affectation publique. Cela dit, cumuler, comme la résolution le demande, le poids du projet avec la manière de pondérer le projet nous apparaît comme excessif. Ainsi, avec le modèle évoqué dans la résolution, une offre à CHF 600'000.- pour l'installation d'une maison familiale en pleine propriété pourrait être supplantée par une offre d'une association qui s'élèverait à CHF 365'000.-, soit CHF 235'000.- inférieurs. Pour le Conseil communal, nous estimons que c'est trop.

Aussi, le Conseil communal refusera la résolution, estimant que le projet qu'il vous présente ce soir a déjà intégré cette préoccupation d'affectation publique. Ainsi, la formule du Conseil communal à 30% pour le projet et 70% pour le prix avec la note 3 pour l'acquisition par un propriétaire privé et une affectation privée d'habitat favorise déjà de manière forte une affectation publique. En effet, je vais donner un exemple qui fera écho à l'exemple précédent : avec la formule du Conseil communal, une offre privée à CHF 600'000.- se verrait déjà supplantée par l'offre d'une association pour affectation publique à hauteur de CHF 500'000.-, soit pas moins de CHF 100'000.- de différence. Ce n'est tout de même pas tout à fait rien.

Par contre, nous pourrions entrer en matière sur l'inscription d'un droit de préemption. Et pour rassurer également le groupe POP, il est également possible de passer l'acte de vente après le dépôt de la demande de permis de construire. C'est quelque chose qui s'est déjà fait dans notre commune, par exemple sur le dossier de l'ancienne caserne de Chasseron.

Pour répondre à la remarque de M. Favre de l'UDC, sur un sentiment de dépréciation des artisans. Le Conseil communal a surtout estimé que cet endroit-là, ce bâtiment-là, n'était pas propice à une telle affectation, sans juger en soi, évidemment, de manière dépréciative, le travail des

artisans. Nous savons à quel point ils sont importants pour la Ville de La Chaux-de-Fonds.

Nous aurions pu, en rédigeant le rapport, nous y avons songé finalement, noter le projet au cas par cas, et puis en même temps, nous avons une nécessité et un devoir d'impartialité et de positionnement qui ne pourrait pas prêter flan à la critique de favoritisme de celui-ci ou de celui-là, d'où la volonté du Conseil communal de déterminer relativement précisément, parce qu'il y a quand même toujours une marge d'appréciation, les notes qui seront données pour le projet.

M. Julien Gressot, POP : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Je n'ai pas eu de réponse par rapport à ce que ferait le Conseil communal si le Conseil général refusait le rapport. Je demandais des précisions. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Si le rapport est accepté, la procédure suivra son cours. Si le rapport devait être refusé, il est évident que le Conseil communal devrait refaire le débat pour savoir quelle voie il entendrait favoriser. Tout en sachant qu'il est maître de cette décision et qu'il souhaite faire avancer le dossier.

Mais aujourd'hui, il n'est pas possible pour le Conseil communal de répondre à cette question. Evidemment, nous avons pensé, au Conseil communal, que cette question viendrait. Elle est tout à fait légitime. Et parce que nous pensons que la solution qui vous est présentée est la meilleure et que c'est une solution qui est respectueuse du lieu et de notre patrimoine, nous avons par exprès coupé court à notre débat et je ne peux pas vous dire aujourd'hui quelle serait la position du Conseil communal.

Aujourd'hui, le Conseil communal n'a qu'une position, c'est celle du rapport qui vous est présenté.

M. Julien Gressot, POP : Madame la Présidente, j'aimerais une brève suspension de séance, s'il vous plaît.

Mme Maria Belo, Présidente : Alors on suspend cinq minutes.

M. Julien Gressot, POP : Merci.

SUSPENSION DE SEANCE

Mme Maria Belo, Présidente : Exceptionnellement, nous allons d'abord voter la résolution. Les groupes qui veulent encore s'exprimer sur la résolution ont droit à la parole avant de voter le rapport. M. Boukhris pour le POP.

M. Karim Boukhris, POP : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Je crois qu'ici on se trouve devant un problème, avec ou sans résolution, technocratique. Depuis la nouvelle loi sur les finances, le Conseil communal peut vendre cet objet avec des préavis positifs ou négatifs, rien n'y change. Autant pallier ce que je considère comme un défaut de démocratie en donnant des critères. En disant qu'on va désigner l'acquéreur en fonction de critères. On discute maintenant de coefficients qu'on va donner aux critères de vente, etc. Il y a quelques années en arrière, ce n'est pas si loin, une vente serait passée devant le Conseil général. Mais aujourd'hui, il n'y a plus besoin, ce n'est pas nécessaire. Mais ce n'est pas interdit. C'est là où plutôt qu'essayer de discuter des critères qu'on va mettre sur une vente, il faudrait que cette vente, avec des propositions d'acheteurs, soit soumise au Conseil général ou, ce fut évoqué, à une commission. On peut désigner peut-être la commission financière ou une autre commission qui serait habilitée à discuter. Parce que là on est en train de mettre des critères, donc chacun va faire son projet, sa proposition d'achat, on va mettre ça dans l'ordinateur et on va dire « *Tac, c'est bon* ». Parce qu'il y a les critères, alors que d'autres auraient peut-être préféré un prix de vente plus élevé ou un prix de vente plus bas selon certains critères. A mon avis, ils doivent être discutés non pas par des coefficients mais par des personnes représentant la population. Je vous remercie.

M. Christophe Ummel, PLR : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. En lisant le texte de la résolution, la seule chose sur laquelle le PLR est d'accord avec le PS, c'est que Le Valanvron est une région magnifique.

RIRES

Dans le texte, il y a une espèce de magnification ou de sacralisation d'un immeuble, alors que ce sont les alentours qui sont intéressants. Ils s'apprécient en plein air, en mouvement, en mobilité, et ils sont publics.

On nous dit dans le texte que, je cite : « *C'est le dernier élément du patrimoine communal en zone périurbaine* ». Madame la Présidente, ça, il fallait quand même oser l'affirmer. Les domaines Droz, Santschi, Robert, Benoît, Dubois pour les principaux qui me viennent à l'esprit, des forêts, une quantité de parcelles agricoles isolées, font de la Commune de La Chaux-de-Fonds le propriétaire immobilier le plus gros du territoire

communal. Avant ou après l'Etat, c'est un débat. Mais en tout cas, de loin un des plus gros devant les privés. Alors affirmer que c'est le dernier élément du patrimoine communal en zone périurbaine, il fallait oser. On réunit là une sorte de verbiage qui repose sur des affirmations fausses ou exagérées pour demander l'accès au public alors qu'on vient de le dire, c'est justement l'aspect balade qui est intéressant dans cet endroit.

Ensuite, on exclut le stockage. Je veux dire, à quoi rime ce manque de confiance, dans le fond, envers les gens qui vont choisir ? On a tous bien compris qu'il fallait que ce lieu vive, on ne doute pas une seconde qu'il y aura des offres intéressantes, qu'elles soient privées ou associatives, qui vont se manifester. Déjà, c'est une question de moyens de stocker du matériel dans ce bâtiment. Il faut vraiment être riche pour faire ça. On ne sait pas très bien où le PS veut en venir. Mais il y a quand même un manque de confiance qui nous questionne.

Ensuite, l'opposition associatif-habitat, qui est déjà présente dans le rapport du Conseil communal, mais qui est quand même renforcée dans la résolution, c'est complètement caricatural. Je crois que mon préopinant Andy Favre, de l'UDC, l'a très bien défini. Il peut y avoir des projets associatifs pas du tout qualitatifs pour l'endroit. Et il peut y avoir des projets privés qui le sont tout autant voire plus. C'est selon. Donc on est là, en train de tirer des caricatures, de carrément reléguer la personne qui veut acheter pour habiter à une note de 2, alors que systématiquement, une association, quel que soit dans le fond ce qu'elle va en faire, qui elle est, si son activité va induire du trafic ou des parcs alentours, obtiendra une note de 5. C'est complètement caricatural et la résolution renforce cet état d'esprit.

D'ailleurs, le trafic et le stationnement, parlons-en. Ce n'est vraiment pas un aspect à négliger parce que finalement, les routes entre la Ville et le collège sont ce qu'elles sont, ont leurs capacités assez réduites. Les capacités de stationnement aussi sont réduites. Donc il faudrait quand même veiller à ne pas générer trop de trafic et de stationnement là autour. Et c'est précisément dans bien des projets d'associations que ça va être le cas, par rapport à des projets privés. Du temps où l'école était donnée dans ce bâtiment, il faut quand même le rappeler, les élèves produisaient extrêmement peu de trafic et de stationnement, puisqu'ils arrivaient en bus scolaire, ou à vélo, ou à pied pour ceux qui habitaient tout près, et il y avait très peu, dans le fond, de parents qui amenaient leurs enfants à l'école en voiture, ce qui fait qu'en termes de stationnement et de circulation, il y avait un impact qui était extrêmement faible, ce qui ne sera pas le cas avec d'autres projets d'associations.

La zone agricole, c'est aussi un lieu de travail. Justement, avec les routes qui sont étroites, un trafic agricole qui est ce qu'il est, et de plus en

plus on voit des activités qui se développent au Valanvron. C'est sympa, mais par exemple, cet été, il y avait un club de ski de fond qui est venu en bus avec quinze ou vingt skieurs à roulettes, qui se sont mis à mettre des cônes sur la route. C'était assez épique, on était en plein foins, en train de slalomer avec nos tracteurs entre ces cônes. Alors l'associatif c'est sympa, mais il faut quand même tenir compte aussi des limites du lieu.

Ensuite, l'aspect financier a été évoqué par le Conseil communal. Ça peut amener des rabais allant jusqu'à CHF 200'000.-, presque CHF 300'000.-, j'ai fait des calculs. Je vous en fais grâce, mais en résumé, disons que dans le projet du Conseil communal, on a des rabais qui sont de l'ordre de 17%, ce qui est déjà joli. Ça représente pratiquement, comme l'a dit le Conseil communal, pour une offre à CHF 500'000.- d'un privé, la possibilité pour une association d'acquérir à CHF 400'000.-. Pratiquement CHF 100'000.- de rabais, c'est quand même déjà un joli geste envers les associations, compte tenu aussi de la situation financière de la Commune. Et là, avec la rétrogradation des projets d'habitat de la zone 3 à la zone 2 et la mutation du système 70-30 vers un système 40-60, on arrive à augmenter de 17% de rabais à 40%. Ce sont des sommes qui sont vraiment importantes compte tenu des capacités financières de la Commune. La somme qu'a évoquée le Conseil communal, ça représente exactement le coût de la bande de sécurité de la patinoire. Ce sont des sommes qu'on est constamment appelés à investir et qui font qu'on a parfois un peu de peine à le faire.

Ensuite, tant qu'à accorder des rabais pareils, il faut quand même un peu se soucier du fait que les associations qui peuvent bénéficier d'un rabatement de prix réalisent véritablement leur projet. Parce que c'est facile de dire qu'on va faire quelque chose pour obtenir des rabais. Mais ensuite, il faut quand même que les gens soient dignes de ces rabais. Donc qu'on ne propose pas, dans la foulée, un droit de rémérer, je ne suis pas très familier du langage juridique, mais un droit qui fait que dans les deux ou trois ans, s'il ne se passe rien, si le projet n'est pas réalisé, la Commune puisse reprendre possession contre remboursement de la somme. Et ce qui nous paraît alors important, c'est un droit de part aux gains, c'est-à-dire que si au bout de quatre ou cinq ans le projet ne fonctionne pas et que l'association met en vente le bien, qu'elle le vend au plus offrant et réalise un bénéfice par rapport au prix auquel elle a acquis le bien, la moindre des choses serait quand même que la Commune puisse récupérer la différence. Il me semble que c'est quand même un minimum. Et là, on n'en parle pas dans la résolution. On parle d'un droit de préemption, oui. Ça donnerait à la Commune le droit de repayer pour récupérer le bien. Il faudrait que la Commune repaye, à celui qui l'a reçu, le cadeau qu'elle a fait. C'est quand même un comble. Donc on fait un cadeau, et ensuite il faut le redonner parce qu'on aimerait de nouveau l'immeuble. Sans ces deux droits que j'ai cités auparavant, le droit de

préemption ne sert à rien. Et on est en droit, dans ces conditions, de se demander ce que défend le PS dans le fond. Est-ce qu'il défend les intérêts de l'acheteur futur ou s'il défend réellement les intérêts de la Commune ? Parce qu'en principe, au Conseil général, on est censé défendre les intérêts de la Commune avant de défendre les intérêts des tiers.

Ensuite, c'est assez amusant de voir le PS tellement s'inquiéter, lui qui est majoritaire au Conseil communal, dans un collège de gauche, que le Conseil communal travaille mal et ne fasse pas les choses bien. C'est quand même assez surprenant et ça ne donne pas une très bonne image.

Et j'allais dire que je me réjouissais d'entendre le Conseil communal combattre avec énergie cette résolution, ça a été fait, donc je l'en félicite. Merci beaucoup.

Mme Silvia Locatelli, PS : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. En tout cas, l'avantage de ce débat, c'est qu'il est nourri, et c'est plutôt une bonne chose, ça faisait un moment que ça ne nous arrivait pas.

Où veut en venir le parti socialiste avec sa résolution ? Je pense que c'est assez clair. Il veut privilégier un projet de qualité contre un projet qui ne serait mû que par un intérêt purement financier. Point. C'est absolument clair dans l'ensemble du texte de la résolution, c'était absolument clair dans l'élément que j'ai développé tout à l'heure, et il me semble qu'il n'y a absolument aucune ambiguïté dans ce qui a été évoqué.

Nous respectons le point de vue de la droite, qui ne souhaite pas donner un intérêt particulier à la qualité d'un projet. Nous, notre option est complètement différente. Ce que nous souhaitons, c'est un projet de qualité, mais qui ait en plus aussi – si possible, parce que je rappelle qu'une résolution, c'est un vœu – une vocation collective. Et je rebondis sur ce qui vient d'être dit, c'est bien là que nous nous posons aussi en défenseurs de la collectivité. Nous souhaitons un projet qui puisse profiter à l'ensemble de la collectivité.

Je m'étonne ici qu'on nous fasse le reproche d'opposer finalement, par exemple, l'artisanat à l'associatif, en dénigrant quelque peu l'associatif et tout ce qu'il apporte dans notre Ville. Je trouve que tout ce qui a été dit ce soir est un petit peu particulier, au vu des efforts que fait tout le monde associatif aujourd'hui, dans une ville qui est déjà en manque de moyens et qui vit aussi beaucoup grâce aux efforts de l'associatif. Fermons la parenthèse sur ce point-là.

Ici, il n'y a pas d'opposition entre le privé et l'associatif. Si le privé souhaite acquérir ce bâtiment, qui est un bâtiment d'une certaine qualité, mais surtout un bâtiment dans un lieu stratégique – je reviendrai là-dessus parce qu'il y a aussi des éléments qui ont été dits qui m'ont un petit peu surprise – il mettra une offre conséquente, qui permettra de l'emporter, à ce

moment-là. Mais il faut qu'il aligne une offre plus importante. Mais là, au moins, aujourd'hui, ce qu'on souhaite, c'est qu'on puisse mettre en avant les projets qualitatifs. Si le privé souhaite mettre plus d'argent et qu'il veut vraiment cet objet-là, alors il remportera la mise, au vu de la notation. Mais il faudra qu'il mette plus d'argent, et nous pensons que cet objet le mérite. Pourquoi ? Parce que ce n'est pas l'objet en lui-même qui est stratégique, c'est le lieu. Mais c'est justement le propre de tous les lieux stratégiques de la Ville. Ce ne sont pas les lieux en eux-mêmes qui sont stratégiques, c'est leur environnement. Et je pense que ça a passablement bien été développé, y compris par le PLR sur la qualité de l'environnement.

Maintenant, j'aimerais rappeler quelque chose. C'est que si ce rapport nous est soumis aujourd'hui avec la conclusion qu'il faut vendre, ce n'est pas parce que la Ville veut vendre pour avoir plus d'argent, mais c'est précisément parce que la Ville n'a pas d'argent qu'elle souhaite vendre. Parce que la Ville ne peut pas valoriser cet objet comme elle le souhaiterait. Ce que nous souhaitons dire, c'est que si on peut donner l'opportunité, notamment à une association, pour autant qu'elle puisse faire une offre de qualité et qui en vaille la peine, de faire vivre ce lieu, il faut qu'on saisisse l'opportunité. Et contrairement à ce qu'a dit M. Ummel tout à l'heure, il y a des personnes qui, déjà aujourd'hui, peuvent être intéressées à valoriser ce lieu. J'ai même entendu dire que des gens du Valanvron étaient intéressés à valoriser ce lieu du point de vue associatif. Donc les projets existent. Donnons-leur au moins une chance de pouvoir se développer, et ne les écrasons pas sur une notation qui finalement mettrait trop en avant le prix. On est conscient que le Conseil communal a fait déjà un effort dans son rapport en notant à 30% la qualité du projet. Nous souhaitons aller un petit peu plus loin, nous ne pensions pas que le débat serait si vif et aussi émotionnel. Mais je pense que les raisons qui font que nous souhaitons mettre en avant cette qualité de projet sont quand même assez claires.

Maintenant, j'aimerais aussi rappeler, même si ça a déjà été mentionné et que ça a été dit dans le texte de la résolution, que si cette résolution est votée, il s'agit d'un vœu. Il ne s'agit pas ici de ne pas faire confiance au Conseil communal, bien au contraire. Nous savons que le Conseil communal, finalement, peut faire ce qu'il veut de cette résolution, comme le POP l'a dit. Il peut aussi faire ce qu'il veut avec le vote, aujourd'hui, du Conseil général. Mais nous avons confiance dans le Conseil communal. Nous souhaitons juste faire ce qui est, à notre sens, notre devoir d'élus. C'est-à-dire, à un moment donné, donner une ligne directrice en disant au Conseil communal « *Nous souhaiterions plutôt que vous alliez dans ce sens-là* ». Si le Conseil général ne peut plus s'exprimer dans ce sens, je ne sais pas pourquoi nous siégeons ce soir.

Finalement, j'aimerais juste répondre à un élément qui a été évoqué par le POP. C'est vrai, la législation a changé et ne laisse plus aujourd'hui

le Conseil général avoir autant de latitude qu'il en avait auparavant sur la vente de ces objets-là. Certes, mais on ne peut pas changer la loi ici, aujourd'hui. Il s'agit d'une réglementation cantonale et nous y sommes soumis. Et nous estimons que de voter la résolution, c'est de donner un signal. Et ça vaut mieux que de ne pas voter la résolution, de ne pas voter le rapport et de laisser le rapport passer comme ça, avec une vente qui n'aurait pas ce cadre défini avec ces éléments de qualité que nous souhaitons mettre en avant.

M. Blaise Fivaz, PDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le jeune élu que je suis est prêt à porter un bonnet d'âne si jamais il se trompe de sujet. Il me semble, selon ma compréhension du dossier, qu'il ne s'agit pas d'un patrimoine administratif, qui est de la compétence du Conseil général, mais d'un patrimoine financier, qui est de la compétence du Conseil communal. Or, dans le cas qui nous préoccupe, nous sommes en présence d'un bien du patrimoine financier. Dès lors, si le Conseil communal décide d'octroyer un rabais de 17% ou autre chose, c'est bien de sa compétence. En outre, il s'agit d'un rapport d'information, que nous accepterons ou que nous refuserons.

Le PDC, dans le cas présent, fait confiance au Conseil communal sur ce dossier. Aussi, il refusera la résolution. Merci.

M. Karim Boukhris, POP : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Il n'est pas dans mon intention de changer la législation cantonale. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la législation cantonale n'oblige pas le Conseil communal à demander et à suivre l'avis du Conseil général ni d'une commission s'agissant d'une vente d'un bien du patrimoine financier. Mais il peut très bien le faire. Et, quelque part, le Conseil communal prend l'engagement de dire qu'il va nous présenter les projets d'achat ou de vente (tout dépend dans quel sens on se met), de présenter les projets concrets. Parce que là on parle d'associations ou d'entreprises privées ou quoi que ce soit, mais si c'est l'association des Amis du hangar, qui décident de faire de l'entrepasage et de faire visiter ça aux gens, c'est un peu par boutade mais là on pose des critères qui sont un peu vagues, étant donné qu'on n'a pas de projet concret. Et c'est clair qu'avec des projets et des offres concrètes, on pourra déterminer si l'offre est suffisante ou pas par rapport au projet, pour emporter ou non la vente.

En ce qui me concerne et à titre personnel, puisque ça n'a pas été spécialement discuté dans notre groupe, si le Conseil communal prend cet engagement-là de revenir vers la commission financière ou le Conseil général pour présenter les projets, je m'estime satisfait. Je vous remercie.

M. Julien Gressot, POP : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le POP comprend tout à fait les préoccupations du parti socialiste de vouloir sauver les meubles. Sur la résolution, nous avons un souci, c'est d'abord l'ordre de vote, tout simplement parce que c'est une résolution intitulée « Vente du collège du Valanvron : oui », et que nous ne pourrions donc pas accepter en l'état, alors que le vote du rapport d'information se fera après. Donc le POP s'abstiendra.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Juste un mot, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, pour répondre à M. Boukhris. Parce que finalement, c'est vrai qu'il y a aujourd'hui un nouveau cadre légal, c'est la LFinEC et que dans ce cadre-là, nous ne sommes plus obligés, sur le patrimoine financier, effectivement Monsieur Fivaz, de suivre l'avis du Conseil général. Mais le passage du patrimoine administratif au patrimoine financier est également, selon la LFinEC, décidé par le Conseil communal sans passer devant le Conseil général.

Donc il n'y a plus de nécessité légale de passer devant le Conseil général, mais vous aurez remarqué, Monsieur Boukhris, que dans ce cadre-là, et encore une fois par souci que les ventes effectuées par le Conseil communal ne puissent jamais, comme ça a été le cas précédemment, être entachées de la moindre suspicion, le Conseil communal a mis en place une procédure de vente qui, paradoxalement, est marquée par une plus grande transparence encore que ce qui a existé par le passé. Une procédure de vente qui est ouverte à tous, qui se fait avec des critères – j'ai bien compris que vous combattiez cette idée de critères, et en même temps on s'appuie par analogie sur ce qui pourrait se faire dans des marchés publics, même si on n'est pas dans le cadre des marchés publics, évidemment –, qui se basent sur un jury qui est prédéterminé, avec le responsable du Service juridique, avec l'architecte communal, avec des représentants du Service d'urbanisme. Une procédure de vente qui passe deux fois en commission pour discuter non seulement du résultat potentiel de la vente, mais également de la méthodologie et de la manière dont la vente se fait. C'est cette commission immobilière et foncière qui a été instituée par le Conseil communal et dont vous ne trouverez absolument pas trace dans la LFinEC. Nous sommes la seule Commune du canton, à ma connaissance, qui procède de cette manière-là. Et puis, pour le résultat final, le passage devant la commission financière.

Donc je comprends votre préoccupation, mais je pense qu'elle aurait pu être atténuée aussi dans sa formulation en mentionnant ce qu'a fait le Conseil communal pour que d'une certaine manière, le fait de ne plus passer devant le Conseil général au moment des ventes ne péjore pas, bien au contraire, la transparence absolument nécessaire dans ce type de dossiers.

La résolution est refusée par 18 voix contre 12 (8 abstentions).

Mme Silvia Locatelli, PS : Madame la Présidente, au vu du résultat du vote, nous demandons une interruption de séance.

SUSPENSION DE SEANCE

Mme Silvia Locatelli, PS : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Comme je l'ai évoqué lors de ma première intervention, le groupe socialiste était extrêmement partagé sur cet objet. Il le demeure après le vote, ou le non-vote, de la résolution.

Une partie du groupe socialiste estime que, conformément à ce qui a été dit dans l'intervention, le fait de garder cet objet, c'est le voir être peut-être abandonné pendant de nombreuses années parce qu'on ne pourra rien en faire, et ça, il ne peut pas s'y résoudre. Cependant, cette partie, qui accepterait donc le rapport, est déterminée à suivre de très près toutes les conditions de vente, notamment par le biais de la commission immobilière et foncière, qui va donc traiter de l'objet, comme cela a été dit par le Conseil communal. Une autre partie du groupe socialiste, elle, s'abstiendra, étant donné qu'elle est attachée au fait qu'il faut vraiment mener des projets de qualité et qu'elle ne peut se résoudre à la vente.

Il est pris acte du rapport d'information par 24 voix contre 8 (5 abstentions).

Rapport du Conseil communal relatif au changement d'affectation "Bieri-Grisoni", bien- fonds 6406 (partiel) du cadastre des Eplatures

(du 1^{er} novembre 2017)

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

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Introduction

Le bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures appartient à l'entreprise Bieri-Grisoni et se situe entre le boulevard des Eplatures et la ligne CFF. D'une superficie de 20'606 m², il est composé des affectations suivantes : 18'521 m² en zone mixte et 2'085 m² au domaine CFF.



Figure 1 : plan de localisation



Figure 2 : photo aérienne

Le bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures est actuellement affecté en zone mixte/ONC (ordre non contigu) et au domaine CFF (rond rouge sur la figure 3). C'est cette dernière partie qui fait l'objet du présent changement d'affectation.



Figure 3 : plan d'affectation sanctionné en 1999

Entreprise Bieri-Grisoni SA¹

Entreprise familiale créée en 1910, Bieri & Grisoni s'établit à la Chaux-de-Fonds sous le nom de Hans Bieri. Rapidement, la société se développe et prend le nom de "Hans Bieri et Frères" en 1918.

En 1965, la société modifie son nom, connu désormais sous "Bieri & Grisoni SA". Un département "entreprise générale" est créé et on assiste à la réalisation de grands chantiers, pour l'époque, tel que le quartier des Cornes-Morel à La Chaux-de-Fonds.

Dès lors, l'entreprise ne cesse de croître. Quatre succursales sont créées dans le canton de Neuchâtel. Au fil des années, Bieri & Grisoni acquiert d'autres entreprises dans le domaine de la construction.

Dès 1998, Bieri & Grisoni fusionne et intègre les sociétés J.-P. Maspoli SA, P. Weber SA et C. Sandoz SA. En 2010, la société Chételat & Co SA rejoint également l'entreprise.

Entre 1998 et 2008, Bieri & Grisoni obtient les certifications de qualité ISO 9001, ISO 14001, OSHAS 18001.

En 2013, l'équipe dirigeante se renforce. La succursale de Cressier devient succursale du Littoral avec son nouveau bureau à St-Blaise. L'entreprise compte 180 employés en 2016 dont 150 à La Chaux-de-Fonds.

Raison du changement de zone

La parcelle accueillant les bâtiments Bieri-Grisoni mesure 20'606 m² et est sous-utilisée, notamment sur la partie sud, du côté des voies CFF.

Soucieuse de rationaliser son développement et de densifier sa parcelle, l'entreprise Bieri-Grisoni a acquis, en 2005, un terrain des CFF au sud-est. Environ 2'085 m² des terrains acquis sont actuellement au domaine ferroviaire et sont de ce fait inconstructibles. Il est dès lors nécessaire de faire un changement de zone pour pouvoir valoriser l'ensemble des terrains.

Le Service d'aménagement du territoire (SAT) est entré en matière par courrier du 9 février 2015 pour la mise en zone mixte/ONC de la partie de terrain actuellement au domaine CFF, en prévision de la révision générale du Plan et règlement d'aménagement communal (PRAC),

¹ Tiré du site internet : <http://www.bgsa.ch/node/4>

et l'a confirmé lors de l'examen préalable du 19 avril 2017 et de l'examen final le 24 octobre 2017.

Conformité du changement d'affectation aux instruments d'aménagement du territoire

Ce changement d'affectation va dans le sens du plan directeur cantonal. La présente modification du Plan d'aménagement local (PAL) est conforme à l'ensemble des fiches concernées du plan directeur cantonal :

E_12 : privilégier la concentration d'un développement mixte à proximité des gares bien desservies

Le site de Bieri-Grisoni se situe à 700 mètres de la future gare de la Fiaz.

U_11 : poursuivre une politique d'urbanisation durable

Le site de Bieri-Grisoni se situe dans le tissu bâti déjà largement construit à proximité du réseau de transports publics urbains. Les lignes 302 et 360 passent au nord du site.

U_12 : développer des quartiers durables et mettre en œuvre la politique cantonale du logement

A ce stade de la procédure du changement de zone, il n'a pas encore été envisagé qu'une partie des nouveaux logements soit à loyer abordable. L'analyse sera faite au moment de la valorisation des terrains.

R_36 : valoriser le tissu urbain horloger des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle (UNESCO)

Le changement d'affectation se situe dans la zone tampon du tissu urbain horloger du patrimoine mondial UNESCO qui a été sanctionné par le Conseil d'Etat le 12 août 2009. La fiche R_36 (valoriser le tissu urbain horloger des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle) du plan directeur cantonal est de ce fait également concernée. Il a été soumis à la Commission intercommunale d'aménagement du territoire le 4 septembre 2017; cette dernière a donné un préavis positif.

Dans le cadre du plan directeur régional des Montagnes neuchâteloises qui est en cours de validation, la Ville de La Chaux-de-Fonds a annoncé que le terrain Bieri-Grisoni était un secteur à densifier.



Figure 4 : extrait du plan directeur régional

Dans le cadre du projet d'agglomération 3^{ème} génération qui a été déposé à la Confédération à fin 2016, le site de Bieri-Grisoni est annoncé comme un secteur mixte à moyenne densité à densifier.



Figure 5 : extrait du plan guide du 3^{ème} projet d'agglomération – AUD – La Chaux-de-Fonds – horizon 2030-40

Dans le cadre du plan directeur communal "La Chaux-de-Fonds 2030", le bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures est annoncé comme une zone mixte à densifier.



Figure 6 : extrait du projet de territoire communal – La Chaux-de-Fonds 2030 – en cours de procédure

En vertu de l'article 33 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), les avantages et les inconvénients résultant de mesures d'aménagement du territoire font l'objet d'une compensation s'ils sont majeurs. L'augmentation de valeur d'un bien-fonds consécutive à son affectation à la zone d'urbanisation ou à une zone spécifique est réputée avantage majeur constituant une plus-value (art. 34, al. 1, LCAT).

L'affectation d'une partie du bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures du domaine CFF à la zone mixte fera l'objet d'une perception de la plus-value par l'Etat qui sera à charge du requérant.

Mobilité

L'accès au bien-fonds se fait actuellement par le boulevard des Eplatures.

Dans le cadre du développement du site, une étude de trafic sera demandée en fonction de l'ampleur du projet immobilier pour analyser la génération de trafic du futur quartier et pour voir si l'accès routier existant est le plus pertinent.

En fonction du projet qui se développera sur le bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures, une étude de bruit pourra être demandée dans le cadre de la demande de permis de construire en fonction de la génération de trafic supplémentaire.

Environnement

Le bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures est inscrit au cadastre cantonal des sites pollués. Il s'agira dès lors de reprendre ce point lors des demandes de permis de construire.

Le changement de zone est concerné par le cadastre de limite des obstacles de l'aéroport. Les demandes de permis de construire seront dès lors soumises à l'Aéroport régional des Eplatures S.A. (ARESA).

Une vérification a été faite pour déterminer l'influence de la ligne de contact CFF par rapport au rayonnement non ionisant. L'étude d'octobre 2017 montre qu'une distance inconstructible de 4.5 mètres doit être respectée par rapport à la ligne de contact.

Valorisation du bien-fonds 6406 du cadastre des Eplatures

A ce stade de la planification, il n'a pas encore été défini si une planification de détail (plan de quartier ou plan spécial) est nécessaire ou si la procédure de la demande de permis de construire est suffisante. Ceci dépendra du projet qui sera déposé par Bieri-Grisoni.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législation

La valorisation d'ici quelques années d'une partie des terrains appartenant à Bieri-Grisoni SA devrait permettre de dégager des nouvelles recettes fiscales avec les nouveaux habitants et emplois. Ceci va dans le sens de la stratégie globale adoptée pour la législature 2016-2020.

Conséquences sur les finances

RAS

Conséquences sur les ressources humaines

RAS

Collaboration intercommunale

RAS

Éléments relatifs au développement durable

Ce changement de zone va dans le sens d'une densification, probablement avec une mixité au niveau des affectations.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir adopter ce rapport.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL
Le président La chancelière
Théo Huguenin-Elie Celia Clerc

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

Vu un rapport du Conseil communal;
Vu la loi sur l'aménagement du territoire, du 2 octobre 1991;
Vu le préavis du Département du développement territorial et de
l'environnement, du 10 novembre 2017;
Sur proposition du Conseil communal;

arrête:

Article premier.- Le plan d'aménagement, sanctionné par le Conseil d'Etat le 11 août 1999, est modifié par le plan portant Changement d'affectation "Bieri-Grisoni", bien-fonds 6406 (partiel) du cadastre des Eplatures.

Article 2.-

¹ Le présent arrêté, préavisé par le Département du développement territorial et de l'environnement, le 10 novembre 2017 est soumis au référendum facultatif.

² Il entrera en vigueur, après sa mise à l'enquête publique, à la date de publication de sa sanction par le Conseil d'Etat dans la Feuille officielle cantonale.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL	
La présidente	Le secrétaire
Maria Belo	Sven Erard

Mme Maria Belo, Présidente : Je vous rappelle que ce point sera traité en débat court. A qui puis-je donner la parole ? M. Schafroth pour l'UDC.

M. Marc Schafroth, UDC : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Voici plus d'un siècle que l'entreprise Bieri-Grisoni est établie sur le territoire communal et n'a cessé de se développer, d'intégrer d'autres entreprises. Aujourd'hui, sur ses 180 employés, 150 se trouvent à La Chaux-de-Fonds. Nous pouvons clairement parler ici d'une fidélité quasi exceptionnelle.

Le rapport qui nous est soumis demande une modification du plan d'aménagement dans un but de rationalisation du terrain, propriété de ladite entreprise. Il s'agit principalement d'offrir la possibilité de mieux utiliser le sol et de développer des constructions nouvelles dans un secteur déjà utilisé mais à d'autres fins. Ce projet est intéressant, puisqu'il permettra aussi de dépolluer le site.

Pour le groupe UDC, ce projet est pertinent et judicieux. Il permet de sceller le lien de fidélité et d'offrir une possibilité de développement comprenant la résolution de problèmes de pollution.

Soucieux de l'économie locale et du développement du tissu économique, le groupe UDC acceptera le rapport, votera l'arrêté et tient à remercier le Conseil communal et ses services pour la qualité du rapport. Je vous remercie.

Mme Monique Gagnebin, PS : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Le parti socialiste s'est penché avec intérêt sur le rapport relatif au changement d'affectation du bien-fonds Bieri-Grisoni au cadastre des Eplatures. Merci pour ce rapport complet et clair.

Tout d'abord, nous exprimons notre plaisir en découvrant que l'entreprise Bieri-Grisoni, établie dans notre Ville depuis 1910, ne déserte pas notre cité pour le Littoral. Cette entreprise a permis de réaliser de gros chantiers sur notre commune. Elle fait donc partie des entreprises qui dynamisent notre région.

Nous ne pouvons dès lors qu'encourager cette demande de dézonage dans le but de densifier leur parcelle, actuellement partiellement inconstructible puisqu'en domaine ferroviaire. Cette parcelle, idéalement située puisque proche des arrêts des transports publics urbains, mais aussi de la future gare de la Fiaz, va permettre des constructions mixtes, soit des petits immeubles, des commerces, etc.

La Confédération, le Canton et la Commune ont déjà préavisé favorablement ce changement de zone. Nous ne voyons dès lors aucune raison de refuser ce changement, d'autant plus que densifier notre Ville est un de nos objectifs et nous ne pouvons que souhaiter voir surgir des aménagements de bonne qualité.

Une seule question : pouvons-nous déjà imaginer un lien entre la zone de la scierie des Eplatures et celle-ci, que cela soit du point de vue urbanistique, des liaisons et de la cohérence du plan d'aménagement du territoire ? Je vous remercie.

M. Daniel Surdez, PLR : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Après étude du document bien documenté qui nous est soumis, c'est sans retenue que notre groupe adhère à la requête formulée, tant celle-ci fait sens.

Le changement de zone de ces 2'085 m² en zone mixte va permettre à Bieri & Grisoni SA, entreprise établie de longue date dans notre cité et qui contribue à son essor, de valoriser et d'optimiser la parcelle 6406 du cadastre des Eplatures pour ses propres besoins, tout en générant un espace voué à la construction, répondant ainsi au souhait de notre Ville de densifier cette zone.

La valorisation de cette parcelle et sa proximité avec celle de la scierie des Eplatures, la réalisation de la gare de la Fiaz, la réfection totale du boulevard des Eplatures avec notamment l'aménagement du chemin des Rencontres offrent une opportunité unique d'un développement harmonieux de ce quartier en devenir, où PME et habitat se côtoieront. C'est donc une page importante de notre développement urbanistique qui va s'écrire, d'où l'importance de son esthétisme. Merci de votre attention.

Mme Anne Monard, Verts : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Concernant le rapport d'affectation Bieri-Grisoni, les Verts sont satisfaits du choix de densifier cette zone mixte, qu'elle soit pour optimiser les locaux de l'entreprise Bieri-Grisoni ou pour une zone constructible afin de mettre en œuvre une politique d'urbanisation durable en prolongement du quartier Le Corbusier et de la scierie des Eplatures. Toutefois, il est important pour les Verts de tenir compte du chemin des Rencontres. Les Verts accepteront le rapport. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Président du Conseil communal, Urbanisme, bâtiments et relations extérieures : Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. D'abord, des remerciements de la part du Conseil communal quant à l'accueil que vous avez réservé à ce rapport. Les interventions des uns et des autres étaient excellentes, concernant tout à fait les enjeux du dossier. En d'autres termes, tout a été dit, ce qui nous permettra de terminer la soirée assez rapidement.

Une question toutefois, du groupe socialiste, qui est reprise également dans l'intervention de Mme Monard. C'est la question du lien urbanistique et de la cohérence des liaisons, y compris par le chemin des Rencontres entre le périmètre de la scierie des Eplatures et le périmètre de la parcelle Bieri-Grisoni. Le Conseil communal et les services concernés souhaitent évidemment tenir compte de cette cohérence urbanistique et de cette cohérence de liaison. Nous pourrions le faire soit au moment de la valorisation, avec la demande de permis de construire, qui pourra évoluer dans un sens cohérent et positif, ou bien encore, ce qui n'est pas encore décidé par le Conseil communal, mais ça pourrait être le cas, par le développement d'un plan de quartier. En effet, le Conseil communal peut requérir un plan de quartier lorsqu'il y a la valorisation de parcelles au-delà de 3'000 m². Ce serait ici possible, mais à ce jour, on n'en est pas encore là.

Le rapport est accepté par 38 voix sans opposition.

Mme Maria Belo, Présidente : Le point six et le point sept, ainsi que l'interpellation du groupe socialiste, seront traités lors du budget du mois de décembre. La motion du POP sera traitée l'année prochaine au mois de février.

Vu l'heure, je vous souhaite à toutes et à tous une excellente nuit et bonne route pour rentrer chez vous.

SEANCE LEVEE A 22h11.

La présidente :
Maria Belo

Le secrétaire :
Sven Erard

La secrétaire-rédactrice :
Anaïs Brand