



LA CHAUX/DE/FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

9^e séance du Conseil général

Jeudi 7 mars 2013 à 19h30

Salle du Conseil général, Hôtel-de-Ville

Procès-verbal

Présidence : M. Pierre-Yves Blanc (Verts)

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

Présent(e)s : Babey Katia, Belo Maria, Blanc Pierre-Yves, Blum Sarah, Bühler Pascal, Camarda Valérie, Chantraine Hugues, Chollet Clarence, Clerc Celia, Duding Laurent, Favre Andy, Favre Charles-André, Gagnebin Monique, Gazareth Pascale, Gressot Julien, Hainard Frédéric, Herrmann Brand Laure-Anne, Imeri Shaip, Jemmely Josiane, Jobin Patrick, Kitsos Philippe, Locatelli Silvia, Monard Anne, Morel Yves, Morel Sylvia, Moser Claude-André, Musy Daniel, Rappan Yannick, Robert-Nicoud Florian, Schafroth Marc, Steudler Adrien, Strub Yves, Ummel Christophe, Wenger Fabien, Ziegler Daniel.

Excusé(e)s : Borel Pierre-Alain, Curty René, Erard Monique, Vurucu Inan.

Le Conseil communal siège *in corpore*.

Le procès-verbal de la séance N°6 est accepté sans modification.

Le procès-verbal de la séance N°7 est accepté avec les modifications ci-dessous.

Interventions de Mme Pascale Gazareth:

- page 523, dernier alinéa: Quant à la hausse des charges du personnel, rappelons qu'elle tient également au "*merveilleux*" système du deuxième pilier

- page 524, 3^e alinéa: ... Malheureusement, le découvert à prévoir ne reflétera pas la mise en place...

M. Pierre-Yves Blanc, Président : J'ai le plaisir d'ouvrir cette 9^e séance du Conseil général. Nous accueillons les apprentis de 2^e et 3^e année de notre Commune. Je leur souhaite la bienvenue.

Mme Pascale Gazareth, POP : Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président. Je souhaite apporter quelques corrections de détail au PV de la séance N°7. Je les transmettrai directement à la Chancellerie.

Postulat UDC

Le Conseil communal est prié d'effectuer rapidement une étude sur la possibilité d'installer en Ville de La Chaux de Fonds, un réseau de voiturettes électriques en libre service, basé sur le modèle du VLS.

Hughes Chantraine, Florian Robert-Nicoud

Interpellation urgente NPL

Elections cantonales, 48 à 3?

Selon l'article 17 du règlement d'affichage du 27 mai 2004, Le Conseil communal intègre, dans la concession de l'affichage commercial l'obligation à charge du concessionnaire de mettre gratuitement à disposition des partis politiques et groupe d'intérêts des supports, en nombre suffisant pour les campagnes des élections ou des votations.

Le NPL a appris cette semaine, après quelques inquiétudes, qu'il avait été oublié et qu'à bien plaisir il restait 3 emplacements pour ce groupe d'intérêts, ceci alors que semble-t-il 48 emplacements sont prévus.

Questions :

- 1) Pourquoi seuls 3 emplacements sur 48 sont attribués au NPL ?
- 2) Selon quels critères cette attribution a-t-elle été décidée ?
- 3) Pourquoi le NPL a-t-il été oublié ?
- 4) Le rôle de ces emplacements est de favoriser la démocratie et la visibilité de ses acteurs, ceux-ci doivent être attribués de manière égale entre les partis pour laisser les mêmes chances à la démocratie. N'est-ce pas le rôle du Conseil Communal de veiller à cela ?

Frédéric Hainard, Fabien Wenger

Motion urgente du NPL

En vertu de l'article 6 de la loi instituant une caisse de pension unique pour la fonction publique du canton de Neuchâtel (LCPFPub) du 24 juin 2008, la ville de la Chaux-de-Fonds est affiliée de par la loi à la caisse de pensions, ceci en vertu d'un arrêté du Conseil Général de la ville de la Chaux-de-Fonds du 18 mars 2008.

Depuis, la situation financière, les connaissances, la gestion, ainsi que probablement d'autres éléments moins glorieux, ont conduit Prévoyance.ne à présenter des résultats catastrophiques et notamment un degré de couverture nettement insuffisant.

La recapitalisation va coûter cher aux contribuables neuchâtelois, et chaux-de-fonniers en particulier, mais elle touchera aussi de manière cinglante les collaborateurs de la fonction publique communale ainsi que les retraités de cette fonction publique, qui eux bénéficiaient, auparavant, d'une couverture bien meilleure que celle de la caisse de pension de la ville de Neuchâtel et de celle de l'Etat.

En conséquence, le Conseil communal est prié d'examiner, dans les plus brefs délais, les possibilités légales offertes à notre ville pour se désaffilier de la caisse de pensions Prévoyance.ne, respectivement pour garantir les droits en matière de prévoyance professionnelle des collaborateurs de l'administration communale chaux-de-fonnière et de ses pensionnés.

L'urgence est demandée.

Frédéric Hainard, Fabien Wenger

Interpellation du groupe socialiste

Conseils généraux communs des Villes du Locle de La Chaux-de-Fonds

Depuis le 8 septembre 2010, le Conseil général de notre ville ne s'est plus réuni en séance commune avec celui de la ville du Locle.

L'article 27 alinéa 2 du règlement général de la Commune de La Chaux-de-Fonds stipule pourtant que : «Le Conseil général se réunit également au moins une fois par an en séance commune avec le Conseil général du Locle, soit sur convocation commune des Conseils communaux, ou des bureaux des deux Conseils généraux, ou d'un quart des membres de chacun des deux législatifs, dans chacune des trois hypothèses en accord avec la Commission de collaboration intercommunale, soit sur convocation du Conseil d'Etat. Il examine à cette occasion l'état de la collaboration entre les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, sur la base de rapports communs des Conseils communaux des deux Villes ou de la Commission de collaboration intercommunale... »

Le groupe socialiste s'interroge sur le fait que cet article n'est pas respecté, alors que divers dossiers auraient pu être traités en séances communes, notamment ceux de l'Aéroport régional des Eplatures ou du système de vélos en libre service.

Nous demandons au Conseil communal de veiller à l'avenir à respecter l'article 27 et de démontrer, avec son homologue loclois, une véritable volonté d'œuvrer à une meilleure collaboration entre nos deux cités, par la convocation commune des deux Conseils généraux.

Nous demandons également au Conseil communal de nous indiquer si la date de notre prochaine séance commune est d'ores est déjà fixée ?

Cette interpellation a également été déposée par le groupe socialiste du Locle.

Katia Babey, Laurent Duding, Monique Gagnebin

M. Pierre-Yves Blanc, Président : Nous avons reçu la démission de M. Michel Hess, Conseiller général.

Lettre de Michel Hess

Démission du Conseil Général de la Ville de La Chaux de Fonds

Monsieur le Président,

Je me permets par ce courrier de vous informer, avec un certain regret, de mon intention de mettre fin à mon mandat de Conseiller Général indépendant.

Mes motifs sont liés à ma difficile position au sein du Conseil Général où je me sens de moins en moins à l'aise par rapport à mes idées fondamentales, qui sont de plus en plus axées sur l'aspect social et la défense des plus démunis. Ces contradictions influencent fortement mon état de santé.

Je souhaite à ma ville de rester ce bastion de liberté d'expression et que les membres de ce Conseil Général n'oublient pas les intérêts du citoyen par qui ils ont été élus.

Certes, il faut un parti, mais comme je l'ai exprimé haut et fort, chaque membre de ce Conseil devrait voter avec sa conscience, et selon ses profondes convictions.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.

Michel Hess

M. Pierre-Yves Blanc, Président : Je vous informe en outre que trois courriers, concernant les problèmes liés à la bouchoyade du Musée paysan, ont été adressés aux chefs de groupes.

9^e séance du Conseil général

Jeudi 7 mars 2013 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Rapport du Conseil communal du 13 février 2013 à l'appui d'une demande de crédit d'investissement de CHF 4'344'000.- dont
 - CHF 2'870'000.- TTC pour les Travaux Publics,
 - CHF 1'404'000.- HT pour le Service des eaux,
 - CHF 70'000.- TTC pour le Service du Domaine Public (SDP),pour l'exécution de 11 chantiers de rénovation et de renforcement des réseaux d'eau potable, des canaux collecteurs, des chaussées, ainsi que pour la remise en conformité de la signalisation routière
2. Rapport du Conseil communal du 13 février 2013 relatif à une demande de crédit de CHF 1'800'000.- TTC pour le programme 2013 d'entretien des routes et canalisations
3. Rapport du Conseil communal du 13 février 2013 relatif à une demande de crédit de CHF 309'016.- dont CHF 255'420.- en investissement et CHF 53'596.- en fonctionnement afin de mettre en place un système de vélos en libre-service (VLS)
4. Interpellation urgente de M. Marc Schafroth déposée le 4 février 2013 *Vente de timbres Pro Juventute, une nouvelle façon de tromper les gens*
5. Motion de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 14 décembre 2011 *Fiscalité (+ amendement NPL + amendement PLR)*
6. Motion de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 14 décembre 2011 *Remboursement de la dette*
7. Motion de Mme Silvia Locatelli et consorts déposée le 6 février 2012 *Pour un tri carton / plastique plus performant*
8. Motion de M. Olivier Ratzé et consorts déposée le 3 avril 2012 *Poissons d'avril sur le POD*
9. Motion de Mme Célia Clerc et consorts déposée le 26 avril 2012 *Commune engagée*
10. Motion de M. Yves Strub et consorts déposée le 26 avril 2012 *pour soutenir nos PME locales et favoriser la création d'emplois*
11. Motion de Mme Sylvia Morel et consorts déposée le 26 avril 2012 *Création d'un nouveau centre sportif et de loisirs aux Mélèzes*

12. Motion de Mme Silvia Locatelli et consorts déposée le 26 avril 2012 *Oui à l'intégration, stop aux discriminations*
13. Motion de M. Hughes Chantraine et consorts déposée le 2 juillet 2012 *Police de proximité*
14. Motion de M. Théo Huguenin-Elie déposée le 28 août 2012 concernant la création d'une artothèque
15. Projet d'arrêté de M. Frédéric Hainard et consorts déposé le 29 octobre 2012 relatif à l'introduction d'un article 3a dans le règlement de police
16. Interpellation de M. Andy Favre et consorts déposée le 10 décembre 2012 *Jamahat*
17. Interpellation de M. Claude-André Moser et consorts déposée le 10 décembre 2012 *Monument Numa-Droz*
18. Interpellation de Claude-André Moser et consorts déposée le 10 décembre 2012 Consultations de pédiatrie
19. Interpellation de Mme Valérie Camarda et consorts déposée le 10 décembre 2012 *Swiss Watch Arena*
20. Interpellation de M. Frédéric Hainard et consorts déposée le 4 février 2013 concernant le projet d'installation de panneaux solaires par Viteos
21. Interpellation de M. Frédéric Hainard et consorts déposée le 4 février 2013 *Le Corbusier, et après?*
22. Interpellation de M. Fabien Wenger et consorts déposée le 4 février 2013 *A quand une jolie entrée de ville?*

Pierre-Yves Blanc
Président du Conseil général

Rapport du Conseil communal

A l'appui d'une demande de crédit d'investissement de CHF 4'344'000.- dont

CHF 2'870'000.- TTC pour les Travaux Publics,
CHF 1'404'000.- HT pour le Service des eaux,
CHF 70'000.- TTC pour le Service du Domaine Public (SDP),

pour l'exécution de 11 chantiers de rénovation et de renforcement des réseaux d'eau potable, des canaux collecteurs, des chaussées, ainsi que pour la remise en conformité de la signalisation routière.

Programme 2013

(du 13 février 2013)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Depuis 1981, ce sont environ 36 km de chaussées (sur les 105 km de routes en zone urbaine) qui ont été assainis partiellement ou totalement, selon l'état, dans le cadre des travaux Viteos-TP.

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

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

Programme des travaux 2013

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

N°	Rues en chantier	Localisations des travaux
084-0004	Avenue Charles-Naine	De la rue du Châtelot à la rue Louis-Agassiz
084-0007	Rue du Commerce	Du Boulevard de la Liberté à la rue du Simplon
084-0013	Rue de la Montagne	De la rue du Tir-Fédéral à la rue du Haut-des-Combes
084-0022	Rue de l'Industrie	De la rue du Versoix à la rue du Gazomètre
084-0034	Rue Fritz-Courvoisier	De la rue de l'Etoile à la rue de l'Étang
084-0040	Rue de la Combe- Grieurin	De la rue du Signal à la rue des Armes-Réunies
13 - 1024	Rue du Bois-Gentil	De la rue du Petit-Château à la rue de l'Horizon
13 - 1026	Rue du Temple- Allemand	De la rue de Bel-Air à la rue Cours-Supérieur
13 - 1028	Rue du Parc	De la rue du Parc 27 à la Place des Lilas
	Entretien des branche- ments	Diverses
	Chantiers divers	Diverses

Nature des travaux

Travaux Publics

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

- Remplacement de collecteurs importants défectueux, dégradés ou de capacité insuffisante.
- Modification et amélioration du système de récupération des eaux de surface (grilles, dépotoirs).

- Construction de chambres de visite aux changements de direction des anciens collecteurs ou aux jonctions entre deux anciens collecteurs.
- Réfections partielles ou complètes des infrastructures des chaussées selon les besoins.

Assainissement des collecteurs

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

Une reconstruction n'est planifiée que lorsque la capacité du collecteur à absorber les débits d'eau est insuffisante ou que son état laisse supposer que sa durée de vie résiduelle sera inférieure à 15-20 ans.

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

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

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

Réhabilitation de la chaussée

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

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

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

que la superstructure de cette dernière est jugée saine et capable d'offrir une durée de vie au moins égale à 10 ans.

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

Entretien et réhabilitation des trottoirs

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

Les propriétaires riverains sont invités à assainir les trottoirs privés en mauvais état. En fonction des crédits disponibles, une subvention de 40 % est accordée pour ces travaux selon le règlement communal sur les voies de circulation, art. 59.

Le propriétaire est systématiquement encouragé à verser la surface du trottoir assaini au domaine public, la Ville supportant l'ensemble des frais de la transaction.

Service des eaux

Valeur du réseau d'eau et investissements en relation

Les coûts de génie civil ayant augmenté, une nouvelle valorisation du réseau a été établie à fin 2010.

Pour les canalisations d'eau, comprenant les conduites de transport, de distribution et de branchements,

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

pour une longueur totale de canalisations de : 273'000 mètres

Répartition temporelle des équipements

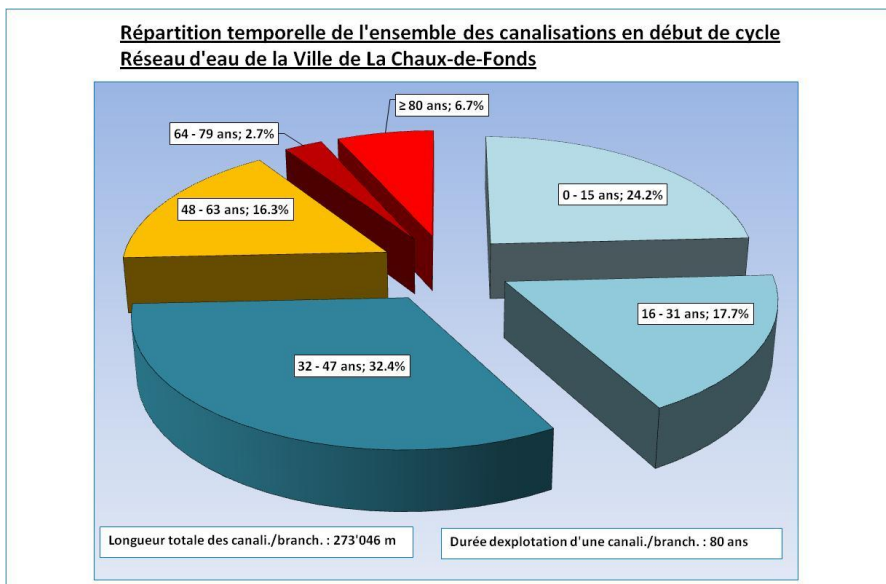
Répartition dans le temps :

Conduites de transport, de distribution et de branchements

Durée moyenne d'exploitation :

80 ans

Représentation par période de 16 ans



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

Dans l'idéal, il faudrait planifier 5 tranches de 16 ans à 20 %.

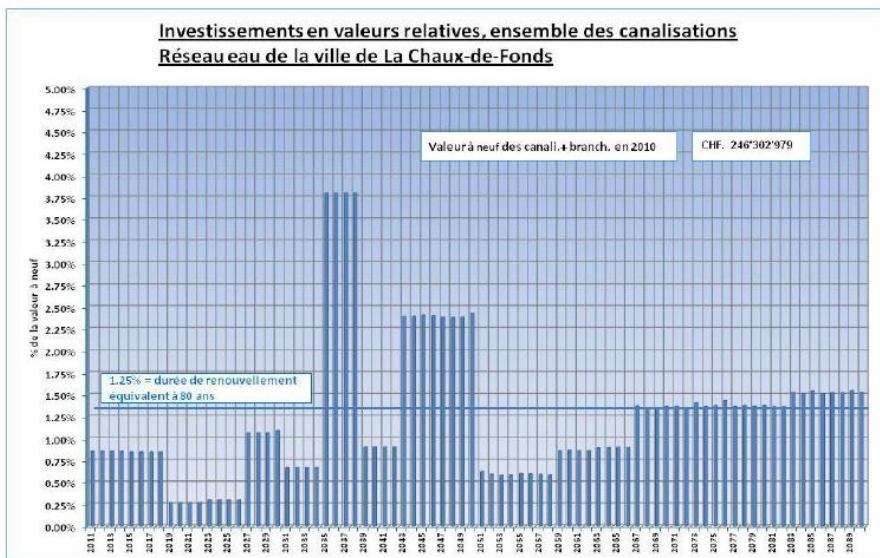
Pour l'ensemble des canalisations d'eau sur le territoire communal de La Chaux-de-Fonds, l'investissement optimum pour ces prochaines années se monte annuellement à 0.86 % de la valeur à neuf du réseau, soit, en valeur absolue et par rapport aux prix unitaires 2011, à CHF 2'109'000.- par an. Pour mémoire,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

Investissement optimum

Investissement pour les 9 prochaines années :

Année	Valeur en CHF	Valeur en %
2013	2'109'000.-	0.86 %
2014	2'109'000.-	0.86 %
2015	2'088'023.-	0.85 %
2016	2'088'023.-	0.85 %
2017	2'088'023.-	0.85 %
2018	2'088'023.-	0.85 %
2019	665'000.-	0.27 %
2020	665'000.-	0.27 %
2021	665'000.-	0.27 %
		Moyenne : 0.66 %
		Durée d'exploitation équivalente : 152 ans

Pris en compte : conduites de transport, de distribution et de branchements.
 Investissements par an en valeurs relatives rapportées à la valeur à neuf 2011.
 Investissements constants sur 80 ans : 1.25 %.



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

Les canalisations qui dépassent la durée d'exploitation de 80 ans (6,7 % de la longueur totale des canalisations à fin 2011) vont lentement diminuer ces 10 prochaines années, ceci en relation avec les investissements optimums proposés. Nous ne cherchons pas à diminuer le remplacement de ces conduites d'une manière trop rapide, ce qui nécessiterait des investissements importants ces prochaines années, mais à contrôler une diminution constante de ces conduites. Toutefois, il faut garder à l'esprit que les investissements calculés sont, du point de vue du rajeunissement des équipements, un minimum en dessous duquel il n'est pas conseillé d'aller.

En conclusion, pour l'année 2013, les investissements se montent à CHF 1'404'000.- et représentent un renouvellement annuel de 0.66 % de la valeur à neuf 2011 des canalisations d'eau (renouvellement sur 120 ans). Tous les chantiers 2013 touchent des conduites de plus de 80 ans.

Nous sommes donc un peu plus bas que l'enveloppe financière minimale calculée à l'aide de la méthode analytique, basée sur un échantillonnage dans le temps des équipements (CHF 2'109'000.-). Ceci est dû au report en 2014 du chantier Morgarten (CHF 300'000.-) et des 2 chantiers Jacob-Brandt (CHF 397'000.-).

Valeur des ouvrages de l'eau

Pour la première fois Viteos a calculé la valorisation du secteur de la production d'eau en 2012. Celle-ci tient compte de tous les ouvrages utiles pour l'eau de La Chaux-de-Fonds :

- 16 puits et captages
- 2 galeries "aqueduc"
- 5 stations de chloration
- 6 réservoirs
- 6 stations de pompage

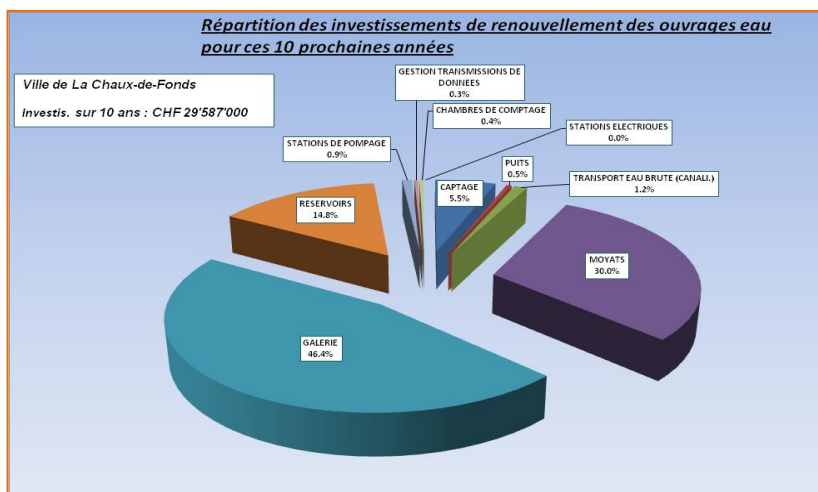
La valorisation a été calculée en fonction de l'année de construction des bâtiments, de l'équipement électromécanique, de l'équipement électrique et de la tuyauterie, elle donne les résultats suivants :

Valeurs Ouvrages Eau : Ville de La Chaux-de-Fonds

SECTEUR OUVRAGES	Valeur à neuf (2011)	Valeur de substance (valeur à neuf compte tenu d'une dépréciation linéaire)	Valeur de substance (en %)	Valeur historique (valeur à neuf inflation déduite)	Valeur résiduelle (solde théorique à amortir)	Valeur résiduelle (en %)
Captage	3'722'000.-	778'490.-	20.9 %	726'566.-	259'121.-	7.0 %
Puits	1'948'500.-	1'146'604.-	58.8 %	894'148.-	461'613.-	23.7 %
Transport eau brute (canalisations)	350'000.-	2'800.-	0.8 %	33'365.-	0.-	0.0 %
Moyats	17'751'900.-	3'246'750.-	18.3 %	7'214'296.-	2'514'046.-	14.2 %
Galeries	13'735'000.-	109'880.-	0.8 %	1'309'342.-	0.-	0.0 %
Réservoirs	17'267'000.-	6'267'150.-	36.3 %	3'831'646.-	1'093'512.-	6.3 %
Stations de pompage	1'035'000.-	470'750.-	45.5 %	739'510.-	372'227.-	36.0 %
Gestion transmissions de données	170'000.-	62'000.-	36.5 %	149'953.-	54'689.-	32.2 %
Chambres de comptage	180'000.-	44'250.-	24.6 %	100'032.-	39'363.-	21.9 %
Stations électriques	965'000.-	579'000.-	60.0 %	771'540.-	385'770.-	40.0 %
Total ouvrages eau	57'124'400.-	12'707'674.-	22.2 %	15'770'398.-	5'180'341.-	9.1 %

Sur la base de ce tableau, nous remarquons que les ouvrages de l'eau à La Chaux-de-Fonds sont très âgés avec une moyenne pondérée de 81 ans. La valeur de substance n'est plus que de 22 %.

Pour rattraper le retard sur les investissements des ouvrages existants, il faudra investir CHF 29'600'000.- sur les 10 prochaines années, ce qui nous donne un investissement moyen annuel de CHF 2'960'000.-. Contrairement aux conduites où nous pouvons découper le réseau par petits tronçons et lisser les investissements, pour les ouvrages nous ne pouvons pas exécuter le 1/10^{ème} de la construction et lisser ainsi sur 10 ans. Nous serons obligés d'avoir des montants conséquents (Galerie de Jogne, Les Moyats, captages, puits, etc). Sous forme graphique nous avons la répartition suivante :



Bien que la durée d'exploitation moyenne et pondérée de l'ensemble des équipements (au regard de l'expérience) puisse être estimée à plus de 100 ans, il n'en reste pas moins qu'environ 8 ouvrages d'importance ont 120 ans et plus. Cette situation pourrait poser à l'avenir de sérieux problèmes quant à l'approvisionnement en eau de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Les crédits acceptés dernièrement par votre Conseil vont cependant dans le sens de sécuriser notre réseau.

Service du Domaine Public (SDP)

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

Chantiers divers

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

Description des chantiers

084-0004	Avenue Charles-Naine (De la rue du Châtelot à la rue Louis-Agassiz)	CHF	470'500.-
	Travaux Publics Remplacement partiel du collecteur existant sur une longueur d'environ 280 m et réfection de la chaussée sur l'épaisseur partielle (couche de base et couche de roulement) effectuée sur environ 3'250 m ² .	CHF	460'000.-
	SDP Normalisation de la signalisation.	CHF	10'500.-
084-0007	Rue du Commerce (Du Boulevard de la Liberté à la rue du Simphon)	CHF	612'000.-
	Travaux Publics Remplacement partiel du collecteur existant sur une longueur d'environ 160 m et réfection de la chaussée sur l'épaisseur totale (coffre, couche de base et couche de roulement) d'environ 1'410 m ² et partielle (couche de base et couche de roulement) sur environ 790 m ² .	CHF	600'000.-
	Viteos Le service d'électricité et du chauffage à distance participent aux travaux.		

	SDP Normalisation de la signalisation.	CHF	12'000.-
084-0013	Rue de la Montagne (De la rue du Tir-Fédéral à la rue du Haut-des-Combes)	CHF	544'000.-
	Travaux Publics Remplacement du collecteur existant et réfection de la chaussée sur l'épaisseur totale effectuée sur environ 2'990 m ² .	CHF	540'000.-
	Viteos Le service d'électricité participe aux travaux.		
	SDP Normalisation de la signalisation.	CHF	4'000.-
084-0022	Rue de l'Industrie (De la rue du Versoix à la rue du Gazomètre)	CHF	682'500.-
	Travaux Publics Remplacement partiel du collecteur existant et réfection de la chaussée sur l'épaisseur totale effectuée sur environ 1'970 m ² .	CHF	580'000.-
	Service des eaux Remplacement de la conduite en fonte grise DN 100 datant de 1915, sur une longueur de 90 m par du PE de diamètre 160. Reprise de 5 branchements.	CHF	91'000.-
	SDP Normalisation de la signalisation.	CHF	11'500.-
084-0034	Rue Fritz-Courvoisier (De la rue de l'Etoile à la rue de l'Étang)	CHF	454'000.-
	Travaux Publics Remplacement partiel du collecteur existant sur une longueur d'environ 160 m et réfection complète de la chaussée effectuée par le Service des Ponts et Chaussées du canton de Neuchâtel sur environ 5'180 m ² .	CHF	450'000.-
	Viteos Le service d'électricité participe aux travaux.		
	SDP Normalisation de la signalisation.	CHF	4'000.-
084-0040	Rue de la Combe-Grieurin (De la rue du Signal à la rue des Armes-Réunies)	CHF	314'500.-

	Travaux Publics	CHF	210'000.-
	Remplacement du collecteur existant et réfection de la chaussée sur l'épaisseur totale effectuée sur environ 230 m ² .		
	Service des eaux	CHF	100'000.-
	Remplacement de la conduite en fonte grise datant de 1915 de DN 100 sur une longueur de 105 m par du PE 160. Reprise de 4 branchements et d'une borne hydrante. Ces travaux seront effectués en commun avec le service d'électricité et du gaz.		
	SDP	CHF	4'500.-
	Normalisation de la signalisation.		
13-1024	Rue du Bois-Gentil	CHF	162'500.-
	(De la rue du Petit-Château à la rue de l'Horizon)		
	Service des eaux	CHF	161'000.-
	Remplacement de la conduite en fonte DN 100 datant de 1935. Elle sera remplacée sur une longueur de 180 m par une conduite en PE 125. Reprise de 7 branchements et d'une borne hydrante.		
	SDP	CHF	1'500.-
	Normalisation de la signalisation.		
13-1026	Rue du Temple-Allemand	CHF	311'000.-
	(De la rue de Bel-Air à la rue Cours- Supérieur)		
	Service des eaux	CHF	300'000.-
	Remplacement de la conduite en fonte grise DN 70/75 datant de 1915, sur une longueur de 355 m par du PE de diamètre 160. Reprise de 11 branchements et de 3 bornes hydrantes.		
	SDP	CHF	11'000.-
	Normalisation de la signalisation.		
13-1028	Rue du Parc	CHF	327'000.-
	(De la rue du Parc 27 à la Place des Lilas)		
	Service des eaux	CHF	321'000.-
	Remplacement de la conduite en fonte grise DN 100 datant de 1915, sur une longueur de 330 m par du PE de diamètre 160. Reprise de 15 branchements et de 4 bornes hydrantes. Ces travaux seront effectués en commun avec le service d'électricité sur la partie ouest.		
	SDP	CHF	6'000.-
	Normalisation de la signalisation.		

Entretien des branchements	CHF	431'000.-
-----------------------------------	------------	------------------

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

Divers	CHF	35'000.-
---------------	------------	-----------------

Travaux Publics	CHF	30'000.-
------------------------	------------	-----------------

Interventions d'assainissement ponctuelles sur le réseau d'égouts et sur les chaussées.

SDP	CHF	5'000.-
------------	------------	----------------

Normalisation de la signalisation.

Selon l'évolution du marché, des projets et les différentes problématiques rencontrés, les Travaux Publics se réservent la possibilité d'effectuer des modifications mineures dans la liste des chantiers afin de respecter le crédit demandé.

Synthèse

	Chantiers 2013	TP	SDP	Service eaux	Total
		CHF	CHF	CHF	CHF
084-0004	Avenue Charles-Naine	460'000.-	10'500.-	0.-	470'500.-
084-0007	Rue du Commerce	600'000.-	12'000.-	0.-	612'000.-
084-0013	Rue de la Montagne	540'000.-	4'000.-	0.-	544'000.-
084-0022	Rue de l'Industrie	580'000.-	11'500.-	91'000.-	682'500.-
084-0034	Rue Fritz-Courvoisier	450'000.-	4'000.-	0.-	454'000.-
084-0040	Rue de la Combe-Grieurin	210'000.-	4'500.-	100'000.-	314'500.-
13-1024	Rue du Bois-Gentil	0.-	1'500.-	161'000.-	162'500.-
13-1026	Rue du Temple-Allemand	0.-	11'000.-	300'000.-	311'000.-
13-1028	Rue du Parc	0.-	6'000.-	321'000.-	327'000.-
	Branchements	0.-	0.-	431'000.-	431'000.-
	Divers	30'000.-	5'000.-	0.-	35'000.-
Total 2013		2'870'000.-	70'000.-	1'404'000.-	4'344'000.-

Demande de crédit

La réalisation des travaux prévus en 2013 entraîne la demande de crédit faisant l'objet du présent rapport, qui s'inscrit comme suit :

Travaux Publics :	CHF	2'870'000.-	
Service des eaux :	CHF	1'404'000.-	
SDP :	CHF	70'000.-	
Total :	CHF	<u>4'344'000.-</u>	

Respect des lignes prioritaires fixées dans le programme de législature

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

Conséquences sur les finances

En application des directives établies par le Service des communes, la charge financière, calculée sur une durée d'amortissement de 40 ans pour les Travaux Publics, 50 (Service des communes) ans pour le Service des eaux, 10 ans pour le SDP au taux moyen des emprunts de la ville de 2.8 % sur la moitié du capital, sera de :

Pour les Travaux publics :

Amortissement sur 40 ans (2.5 %) :	CHF	71'750.-	
Intérêts 2.8 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	<u>40'180.-</u>	CHF 111'930.-

Pour le Service des eaux :

Amortissement sur 50 ans (2 %) :	CHF	28'080.-	
Intérêts 2.8 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	<u>19'656.-</u>	CHF 47'736.-

Pour le SDP :

Amortissement sur 10 ans (10 %) :	CHF	7'000.-	
Intérêts 2.8 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	<u>980.-</u>	CHF 7'980.-

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

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

Pour le solde, la charge d'intérêt est déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement figure dans les crédits à solliciter en 2013.

Conséquences sur les ressources humaines

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

Collaboration intercommunale

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

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

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

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

b) Aspect social

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

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

c) Aspect économique

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

Conclusions

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Énergies lors de sa séance du 11 février 2013, qui l'a accepté à l'unanimité des membres présents.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :

Jean-Pierre Veya

Le chancelier :

Thibault Castioni

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

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

arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 4'344'000.- est accordé au Conseil communal pour l'exécution de 11 chantiers de rénovation et de renforcement des réseaux d'eau potable, des canaux collecteurs, des chaussées, ainsi que pour la remise en conformité de la signalisation routière. Programme 2013.

Article 2.- Ce crédit figurera à raison de :

CHF	2'870'000.-	TTC au compte des investissements des Travaux Publics
CHF	1'404'000.-	HT au compte des investissements du Service des eaux
CHF	70'000.-	TTC au compte des investissements du SDP

Article 3.- Les investissements mentionnés seront amortis au taux annuel de 2.5 % pour les Travaux Publics, 2 % pour le Service des eaux et 10 % pour le SDP.

Article 4.- Tous pouvoirs sont accordés au Conseil communal pour procéder aux transactions immobilières découlant de l'exécution desdits travaux.

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 à l'expiration du délai référendaire.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président :	La secrétaire :
Pierre-Yves Blanc	Celia Clerc

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Une petite partie des conseillers généraux n'a pas reçu les rapports, notamment pour les séances de préparation de groupe. Je sais qu'à l'heure actuelle, il est enquêté sur le problème. Apparemment, il est très difficile de trouver la raison pour laquelle certains Conseillers généraux n'ont pas reçu les rapports (4 Conseillers sur 5 dans notre groupe).

Nous serions vivement intéressés de savoir ce qu'il s'est passé et pourquoi. Merci.

M. Pierre-Yves Blanc, Président : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Vous ne remettez pas en question le fait que nous prenions ce point-là ?

M. Hugues Chantraine, UDC : Que nenni.

Mme Katia Babey, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous avons demandé un débat long.

Mme Célia Clerc, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Conscient de la responsabilité que nous avons d'entretenir nos réseaux de canalisation, ainsi que nos routes et trottoirs, le groupe socialiste acceptera les demandes de crédit qui lui sont soumises. Ce rapport, qui est relativement technique et péremptoire, donne toutefois l'impression qu'il n'existe pas d'autre alternative que celle présentée par le Conseil communal. Cela étant dit, nous saluons la vision à long terme qui ressort du présent rapport, plus spécifiquement la planification des travaux au-delà d'une durée de quelques législatures.

A titre de considérations générales, le groupe socialiste souhaite rappeler une fois encore que, pour ce genre de travaux de réfection, une certaine transversalité devrait être mise en place entre les différents services.

Certes, dans ce domaine, une collaboration existe entre les services techniques, l'entreprise VITEOS ayant notamment été intégrée dans l'élaboration du rapport qui nous est soumis ce soir. Le Service d'urbanisme et de l'environnement ne semble, en revanche, pas être systématiquement associé à ce genre de projets, ce qui est regrettable car sa participation permettrait d'amener une réflexion quant aux éventuels aménagements qui pourraient être fait en surface dans le cadre de ces travaux d'entretien des canalisations, routes et trottoirs.

Un postulat, accepté lors de la séance du Conseil général du 19 mars 2008, demandait d'ailleurs que soit systématiquement inséré, dans les rapports des infrastructures, un chapitre spécifique, qui évaluerait l'opportunité de coordonner une action d'aménagement de surface à ces endroits-là. Or, si le présent rapport n'est certes pas muet sur ce sujet,

force est de constater que l'indication en page 2, selon laquelle le Service d'urbanisme et de l'environnement et le Service du domaine public sont associés à la planification (les demandes d'aménagement étant prises en compte dans les crédits proposés pour chaque chantier) ne respecte pas les exigences du postulat. Nous osons espérer que les rapports à venir, en matière de réfection de nos canalisations et chaussées, accorderont davantage d'importance à la question des aménagements urbains, lesquels contribueront à améliorer la qualité de vie des Chaux-de-Fonnières et Chaux-de-Fonniers.

Dans ce même objectif de rendre la vie plus agréable dans notre ville, une réflexion devrait être menée sur la signalisation. En effet, le remplacement des anciens signaux, ainsi que le complément ponctuel de la signalisation sur l'ensemble des chantiers, devraient être l'occasion de réfléchir à la mise en place d'une signalisation des mesures hivernales plus claire, ainsi qu'à l'opportunité d'étendre les zones 30 km/h, en particulier dans les zones d'habitation, ainsi qu'aux abords des écoles, des places de jeux et des infrastructures sportives.

A ce propos, nous constatons que la rue du Temple-Allemand, plus spécifiquement le secteur situé entre l'école de l'ESTER et l'église du Sacré Cœur au bord du Centre scolaire Numa-Droz, n'est étonnamment pas en zone 30 km/h. Les travaux prévus sur cette rue et, en particulier, la normalisation de la signalisation, devraient être l'occasion de réfléchir à la sécurité des usagers et à la convivialité entre automobilistes, piétons et cyclistes, ainsi que d'apporter une réponse au courrier du 21 août 2004 de résidents du quartier, qui portait précisément sur ce sujet.

Concernant plus spécifiquement les travaux d'entretien des canalisations, routes et trottoirs, le groupe socialiste a quelques remarques et questions.

Tout d'abord, il nous paraît important que les riverains soient bien informés et que les travaux soient planifiés de manière à pouvoir être terminés aussi rapidement que possible. De même, au vu de l'importante part des trottoirs, jouxtant les immeubles de la zone urbaine appartenant aux propriétaires des immeubles, il est essentiel d'inciter activement ceux-ci à accélérer la remise en état des trottoirs dégradés leur appartenant. A cet égard, le groupe socialiste souhaite avoir quelques précisions sur les mesures prises par le Conseil communal, afin d'informer au mieux les propriétaires d'immeubles de l'existence d'une subvention communale aux travaux de remise en état des trottoirs privés. Nous attendons, avec intérêt, le bilan de la campagne de rénovation des trottoirs 2011/2013, afin de connaître en particulier la part des trottoirs privés rénovés durant cette période, qui aura finalement été versée au domaine public.

Pour finir, une question un peu plus technique : Alors que par le passé, la mise en place d'un système séparatif pour l'évacuation des eaux était

la règle, celle-ci est à présent évaluée de cas en cas. Est-ce que le Conseil communal peut nous expliquer les raisons de ce changement de pratique ?

Je vous remercie pour votre attention et pour les réponses aux questions.

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a pris connaissance de ce rapport et, comme chaque année, il sera bref à ce sujet, dans la mesure où ces dépenses sont, pour nous, inévitables et nécessaires.

Seuls deux points ont retenu notre attention et font l'objet de questions :

En premier lieu, nous nous sommes aperçu que, ces dernières années, certains chantiers occupaient des rues durant de nombreuses semaines et que l'activité y était presque inexistante pendant de longues périodes. Quelles mesures peuvent être prises pour éviter ces situations ?

Dans le même ordre d'idées, il est apparu que certains chantiers ont débuté très, voire trop tard dans l'année. Des mesures sont-elles prises pour éviter cela ? Merci.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe PLR s'est penché sur ce rapport avec un grand intérêt et il l'acceptera.

Nous remercions le Conseil communal pour ce rapport détaillé et clair. Nos questions ont été traitées à satisfaction en commission. Nous n'avons pas d'autres remarques. Merci.

Mme Pascale Gazareth, POP : Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président. Le POP acceptera également ces travaux nécessaires.

Il salue tout particulièrement l'effort de planification à long terme. C'est quelque chose que nous demandions depuis longtemps. Nous voyons avec satisfaction que, de plus en plus, cette demande est prise en compte. Effectivement, sur des travaux prévisibles, il est important de voir loin, de manière à anticiper au mieux les besoins de financement futurs, même si, bien sûr, nous ne savons pas quelles seront nos ressources exactes dans 10, 20 ou 50 ans.

Une petite question concernant l'optimum à atteindre qui, cette année, ne sera pas atteint, en raison du report de deux chantiers. Nous aimerions savoir si ces reports sont liés à des questions techniques ou à des choix financiers.

Nous aimerions avoir un petit bilan sur les équipements de surveillance acquis ces dernières années, en particulier les systèmes de caméras. Donnent-ils satisfaction à l'usage ?

Nous saluons également les efforts d'information faits autour de ces chantiers en ville, envers la population. C'est quelque chose qui nous tient

vraiment à cœur et qui est important pour notre groupe et pour la population.

A la rue de l'Industrie, beaucoup de panneaux sont à changer. Cela nous semble un peu curieux pour une zone avec des priorités de droite. Est-ce en lien avec la mise en conformité de la zone 30 km/h dans ce quartier ?

Sur le chantier de la rue Fritz-Courvoisier, il est fait mention que la route, lors du changement du revêtement, est à charge des Ponts et chaussées cantonaux. Or, il n'est absolument pas indiqué, dans le rapport, si le budget de ce poste compte la participation de l'Etat ou si celle-ci s'ajoute au montant indiqué.

Nous nous réjouissons aussi de voir le joyeux bazar qui se produira au niveau de la circulation sur cette route, lorsqu'elle sera fermée...

Mme Anne Monard, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Une ville doit s'entretenir. On voit que cela prend du temps et que cela coûte bonbon ! Pour une ville comme la nôtre, ce sont 105 km de routes et d'équipements qui doivent être régulièrement entretenus. Une planification à long terme est évidente.

Nous vous remercions pour ce rapport et nous l'accepterons.

Toutefois, lors de chaque projet de réfection de routes, nous demandons qu'une attention toute particulière soit portée à la mobilité douce, si l'on veut voir la ville changer de visage.

Un exemple concret retient notre attention, dans ce rapport : la rue Charles-Naine doit être refaite. N'était-il pas prévu de faire une piste cyclable ? Votre rapport ne la mentionne pas. La mobilité douce (vélos, piétons, écoles, maisons pour personnes âgées, voitures) a tout son sens dans cette rue. C'est l'exemple type que l'on doit voir aménager si l'on veut faire avancer la mobilité douce.

C'est pourquoi, nous vous demandons qu'à l'occasion de ces travaux, une piste cyclable soit intégrée à la rue Charles-Naine. Pour éviter de perdre du temps et éviter les erreurs passées, nous demandons que les associations de la défense de la mobilité douce, à l'exemple de ProVélos, soient systématiquement consultées lors de chaque étude.

Autre sujet de mobilité douce : les trottoirs. A beaucoup d'endroits en ville, le piéton fait du gymkhana. Une fois, il est sur le trottoir gauche, une fois il doit passer à droite et revenir à gauche. Lorsqu'une rue est en cours d'assainissement complet, nous vous demandons de tenir compte des piétons, de leur aisance à se déplacer. Nous ne voulons plus que seule la voiture soit au centre des préoccupations.

Quand prévoyez-vous de nous présenter une étude sur les possibilités de séparation eaux claires et eaux usées, soit par des doubles collecteurs, soit par infiltration ? Nous vous rappelons que, d'ici à ce que les choses se fassent, les eaux claires sont traitées inutilement par la STEP.

Lors de très gros orages, tout déborde et tout passe à la Ronde. J'ai anticipé la question et j'ai obtenu la réponse de l'ingénieur communal. J'aimerais bien que cette réponse soit connue de toutes et tous. Dès que cette étude sera validée, les travaux devront être intégrés au chantier et, dans chaque cas, une solution devra être trouvée. Merci.

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Nouveau parti libéral a examiné avec attention le rapport qui nous est soumis. Nous serons brefs car ces dépenses ont un caractère quasi inévitable.

Nous aimerions relever la qualité de ce rapport, s'agissant notamment de la projection effectuée en termes d'investissements. C'est, pour nous, un point positif, compte tenu de l'altération de l'amortissement et de l'utilisation de la voie publique, qui a une incidence manifeste sur ce que l'on peut appeler *les rapports tuyaux*.

Il nous est arrivé de constater, avec plaisir, que des panneaux d'information étaient régulièrement posés aux endroits où des chantiers étaient à l'œuvre. Parfois, durant la belle époque, c'est-à-dire en été, l'activité sur ces chantiers (et nous le comprenons) est quasiment inexistante. Parfois, il arrive, compte tenu d'impératifs externes, que les chantiers voient le délai de terminaison retardé. Il serait peut-être bon que le Conseil communal profite des panneaux d'information déjà posés, pour informer de la durée du retard prévu. Nous vous remercions.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie tous les groupes de l'accueil favorable réservé à ce rapport.

Concernant l'action de promotion de la réfection des trottoirs, nous avons fait un premier bilan, entre 2009 et 2011, de la campagne 2008/2010. A cette époque, nous avons décidé de participer à raison de 65%, lorsqu'une personne décidait de refaire son trottoir. Cela avait abouti à 11'256 m² de trottoirs refaits, avec une moyenne, sur 3 ans, de 3'752 m².

Durant le mois de juin 2011, il y a donc un an et demi, nous avons revoté un rapport. Aujourd'hui, à fin 2012, il y a 1'320 m² de trottoirs privés refaits, ce qui correspond à une moyenne de 880 m². Cela montre que le fait d'avoir baissé la participation de la Commune de 65% à 40% a amené une forte baisse des demandes. Mais, on peut aussi supposer qu'un nombre important de propriétaires, qui savaient, entre 2008 et 2010, que la Commune participait sous une forme extrêmement importante, ont refait leurs trottoirs.

Il faut savoir que nous nous approchons, très régulièrement des propriétaires pour qu'ils refassent leurs trottoirs. Mais, à moins qu'il y ait une dangerosité importante, nous ne pouvons pas les forcer à le faire.

Concernant l'amélioration des aménagements urbains à l'occasion des travaux en sous-structure, j'aimerais m'inscrire clairement en faux. Je ne peux même pas accepter la remarque car le Service de l'urbanisme a de très nombreuses relations et est invité à l'ensemble des séances. La preuve en est que la réponse à cette question m'a été donnée par M. Carrard, du Service de l'urbanisme. Il y a toujours une coordination entre nos services, nous sommes toujours ensemble, avec VITEOS. Je ne sais pas d'où vous tenez cette information, mais elle est clairement erronée.

Concernant la normalisation de la signalisation, nous avons convenu, avec mes deux collègues, que je répondais pour le SDP et le SUE. Néanmoins, s'il y a des demandes de détails supplémentaires, chacun de mes collègues interviendra par la suite.

Le budget courant de la signalisation ne suffit pas à entretenir toute la signalisation de la ville. C'est pourquoi, le SDP, à chaque chantier, à chaque demande d'investissements, profite d'y ajouter les frais des panneaux nécessaires. Nous sommes, bien évidemment, soumis à des règles. Je tiens à rappeler les délégations de compétences (Confédération, Canton, Commune) pour légiférer et gérer la signalisation sur son territoire.

Par ailleurs, nous sommes tenus, par la loi sur la circulation routière et son ordonnance sur la signalisation routière, d'entretenir et mettre en place la signalisation, lorsque la configuration des lieux ou l'aménagement d'une rue ou d'une route nécessite la pose de signaux.

Par conséquent, le Conseil communal, même s'il trouve que chaque année ces dépenses sont extrêmement élevées, ne peut pas faire autrement.

La zone de 30 km/h sise le long du collège de l'Ouest, a été réalisée dans le cadre du crédit spécial de CHF 700'000.— que vous aviez voté, suite au décès tragique d'un enfant à la rue du Marais, près du collège de la Charrière. S'en était suivi une réflexion de tous les services, qui avait conduit à l'aménagement des zones 30 km/h. La rue du Temple-Allemand, à proximité du collège Numa-Droz n'a pas été retenue car elle ne borde pas le collège en question. Tout est néanmoins envisageable. Je me permets de vous rappeler que nous disposons d'un plan des routes collectrices entre lesquelles nous avons tout envisagé de mettre en zone 30 km/h, mais que la votation de février 2011 a tout remis en question, puisque le peuple a refusé les zones 30 km/h et la vignette par habitant à plus de 70%. Le Conseil communal ne peut pas ignorer ce résultat.

Les Travaux publics, le Service de l'urbanisme et le SDP ont lancé une réflexion, ensemble, sur la réalisation des zones 30 km/h. Nous sommes partis du principe que nous devons déjà, à ce jour, aménager celles qui ont fait l'objet de demandes par les habitants.

Concernant le séparatif entre les eaux usées et les eaux de pluie, pour quelles raisons avons-nous changé un peu notre cheval de bataille et que prévoyons-nous ? La procédure pour l'élaboration d'un plan général

d'évacuation des eaux (PGEE) est actuellement en cours. C'est un énorme travail et il devrait être finalisé d'ici fin 2014. Ce plan fera un état des lieux complet de l'évacuation des eaux, proposera un concept pour les prochaines décennies, ainsi qu'une planification des mesures associées, réglementaires ou constructives.

A ce jour, nous savons déjà qu'une partie de la ville restera en système unitaire parce que les investissements à consentir pour équiper en séparatif toute la zone urbaine sont trop importants. La grandeur et la localisation du secteur en unitaire sera défini dans le PGEE.

Les principes que nous souhaitons développer dans le PGEE consistent à :

- Valoriser dans la mesure du possible les eaux de pluie qui se déversent sur La Chaux-de-Fonds en les utilisant pour des besoins ménagers (WC, arrosages, piscines,...);
- Infiltrer ou retenir les eaux claires avant qu'elles ne se déversent dans les canalisations communales;
- Créer par étapes un réseau séparatif utile, efficace et véritablement fonctionnel;
- Revaloriser, par l'apport d'eaux exemptes de déchets, l'exutoire naturel du bassin versant de La Chaux-de-Fonds. Il nous paraît important, pour des raisons écologiques et financières, de chercher d'autres solutions que de créer un nouvel exutoire vers le Doubs. Je vous rappelle que les derniers chiffres que nous avons reçus se montaient à CHF 60 millions.

La conjugaison de l'ensemble de ces principes devrait permettre à La Chaux-de-Fonds d'avoir une politique novatrice, cohérente et globale de la gestion des eaux météoriques et usées. Cette approche devrait également se traduire par des investissements supportables par la collectivité, ce dernier aspect faisant aussi partie du développement dit *durable*.

Afin de réduire la durée des chantiers, nous avons instauré, dès cette année (je viens de signer les derniers éléments avec l'adjointe de l'ingénieur) que, lors de demandes de soumissions, nous puissions davantage tenir compte de cet élément. En plus du prix, nous avons mis un critère d'adjudication basé sur le planning. Nous demandons également de quelle façon ils sont capables de faire ce planning par rapport au nombre d'employés qu'ils ont à disposition, par rapport au nombre de machines. Il ne suffit pas faire un planning court pour avoir des bonnes notes. Nous jugeons la durée des travaux, ainsi que les ressources, les méthodes de travail que l'entreprise propose et nous prendrons aussi des renseignements, afin d'optimiser la durée totale du chantier.

Je réunis, une fois par année, l'ensemble des entrepreneurs, pour les sensibiliser. Dans cet hémicycle, et à juste titre, années après années, le problème de l'été, où les chantiers se vident, revient de manière assez

systematique. Chaque fois, nous leur disons comme cela est mal vu et l'importance de mettre le maximum de ressources, afin que le chantier dure le moins longtemps possible. Chaque fois, la réponse est "*Nous faisons tout ce que nous pouvons, néanmoins, rendez-vous compte également que nous avons des employés, mariés à des personnes qui ne travaillent pas dans la même entreprise et qui doivent prendre les vacances en été.*" Par conséquent, ils doivent aussi donner des semaines de vacances à leur personnel en été. C'est pourquoi ce n'est pas toujours facile pour eux non plus.

Que faisons-nous pour éviter de faire les travaux routiers trop tard dans la saison ? Effectivement, l'année passée, nous avons eu un retard, dû à plusieurs éléments. Lorsque nous avons adjudgé les travaux, toute la même entreprise a eu l'ensemble des travaux routiers. Nous sommes dans les marchés publics, nous n'avons pas le choix. Celui qui remporte les marchés publics, les remporte. Cette entreprise a aussi eu des adjudications pour la Confédération. Elle a eu davantage de travail que nécessaire, raison pour laquelle nous étions un peu tard dans la saison. D'autre part, un moment donné, nous avons exigé que les travaux se fassent. Je vous laisse deviner... lorsque l'entreprise a un très gros client comme la Confédération et un gros client comme La Chaux-de-Fonds, nous passons en second. Pour l'année 2013, nous avons planifié les chantiers trois mois plus vite afin de ne plus avoir ce problème.

Que fait la Commune pour motiver les propriétaires, afin qu'ils profitent des prix que proposera l'entreprise ? Chaque fois que nous faisons des travaux sur un chantier, nous nous approchons des propriétaires et nous leur disons qu'ils peuvent bénéficier de prix extrêmement favorables. L'entreprise est sur place et n'a, par conséquent, pas les frais d'installation du chantier. Nous les rendons attentifs aussi au fait qu'il y a une participation de la Commune et nous les encourageons à faire les travaux. Mais, nous ne pouvons pas les y obliger. Nous faisons tout pour les convaincre. Certains se laissent convaincre, d'autres non. Nous ne sommes pas les maîtres d'ouvrage. Par contre, nous demandons aux entreprises, lorsqu'il y a un accord, que l'entreprise facture directement au propriétaire, afin que la Commune ne fasse pas la boîte aux lettres.

Concernant le sud de la rue Charles-Naine pour les vélos, le SDP a soumis un projet à la commission CISAMUR. Dans celle-ci, tous les services sont réunis, y compris le SUE. Suite aux plans proposés, nous y avons renoncé pour plusieurs raisons. D'une part, l'implantation des candélabres qui rétrécit la largeur du trottoir. VITEOS a également été consulté, il n'y a pas de travaux prévus sur ce tronçon pour eux et le déplacement des candélabres a un coût extrêmement élevé. Le SDP a des contacts réguliers avec ProVélos, qui a reconnu que le fait de faire une piste cyclable à cet endroit n'était pas la meilleure solution.

Concernant Charrière/Numa-Droz, le SUE a mené un processus participatif, extrêmement chouette. A l'époque où M. Kurth était là, nous nous étions dit que tout le monde paraissait enthousiaste, jusqu'au moment où sont arrivées des oppositions. Cela a remis en cause le projet, puisqu'il y avait des oppositions de certains riverains, surtout un. Il avait été convenu qu'il y aurait tout d'abord un test sur les changements de circulation, afin de valider ou de modifier le projet d'aménagement urbain discuté avec la population. La modification des sens de circulation et du marquage n'ayant pas pu être réalisée l'automne passé, il est prévu de le faire à la fonte des neiges. La réalisation de la rue du Progrès est, de ce fait, envisagée pour 2014. Concernant Charrière/Numa-Droz, aucun projet d'aménagement urbain n'est prévu à ce jour, donc aucune démarche participative non plus.

Le projet de réaménagement du Progrès dépendait de la mise en place de la politique de stationnement (nous revenons à ce vote), qui aurait permis de diminuer le nombre de places sur le domaine public, pour permettre une circulation des deux-roues. Du fait que le peuple a refusé ce point en votation populaire, le projet a été retiré. Nous attendons de trouver une autre solution.

Oui, les analyses des caméras de surveillance donnent entière et pleine satisfaction.

Concernant les panneaux à la rue de l'Industrie et à la rue Fritz-Courvoisier, je laisserai mon collègue répondre.

Concernant la participation de l'Etat, comme toutes les subventions, nous demandons le crédit, puis nous recevons les subventions.

Effectivement, nous tiendrons compte de la remarque du NPL, si nous devons prolonger les travaux d'une manière non prévue. J'espère que nous ne devons pas trop souvent faire des ajouts sur les panneaux, puisque nous souhaitons que tout se passe bien.

Il me semble que nous n'avons jamais oublié les piétons au profit de la voiture, mais je redirai dans mes services que, là où il y a des travaux, il ne faut pas oublier les piétons. Je vous remercie.

Mme Célia Clerc, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Concernant la participation du Service d'urbanisme et de l'environnement au rapport des infrastructures, le groupe socialiste constate simplement qu'alors que le postulat accepté lors de la séance du Conseil général du 19 mars 2008 prévoyait d'intégrer un chapitre spécifique dédié aux aménagements de surface, le rapport, qui nous est soumis ce soir ne contient pas un tel chapitre.

Concernant les zones 30 km/h, le Conseil communal vient de relever qu'il devait déjà examiner l'aménagement des rues pour lesquelles une demande avait été faite par les résidents. Or, nous constatons qu'une telle demande a précisément été faite par les habitants de la rue du Temple-Allemand, par courrier du 21 août 2004. Merci.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Concernant la rue de l'Industrie, lorsque nous commençons les travaux, nous regardons tous les signaux qui doivent être changés. Actuellement, il y a un problème de normes. La Confédération nous impose des normes réfléchissantes qui imposent un changement des signaux relativement important. Il y a visiblement des signaux anciens sur cette rue.

Chaque fois qu'il y a des travaux, nous profitons de mettre des signaux définitifs pour les mesures hivernales. C'est pourquoi le nombre de signaux peut paraître plus important dans certains secteurs.

Concernant les zones 30 km/h, le Conseil communal a analysé les éléments concernant la position de ces zones, après la fameuse votation que nous avons malheureusement perdue. L'idée est de reprendre les travaux, sur la base des demandes faites, comme vous le mentionnez. A ma connaissance, il y a une vingtaine de demandes pendantes. Il est évident que nous ne pourrions pas faire 20 zones en une seule fois. Est-ce que ce sera celle-là ou d'autres ? C'est à voir. Je reviendrai avec un rapport sur ces zones 30 km/h pour les inventorier, une fois pour toutes. A titre personnel, je considère que nous devrions favoriser la présence de grappes, plutôt que de zones complètement séparées, qui sont de nature à "déstabiliser" l'automobiliste, qui ne sait plus s'il est dans une zone 30, 40 ou 50 km/h. La pression actuelle est plutôt sur une grappe qui se situerait entre la rue de la Balance, la rue des Marais et la rue de la Charrière, respectivement Bellevue, puisque là, nous n'avons pas terminé. Il y a encore des collègues, notamment le collègue des Marronniers, qui se situe sur la rue de la Ronde, qui n'est pas encore une zone 30 km/h. Notre objectif, dans un premier temps, est de constituer cette grappe, afin qu'il y ait une certaine homogénéité pour l'automobiliste, sauf si les besoins avérés, avec la présence de collègues. Evidemment, il y aura chaque fois les routes collectives qui seront à 50 km/h.

Avec le SUE, nous gérons ces 20 demandes et, quartier par quartier, demande par demande, nous rendrons réponse. Comme c'est une demande des citoyens, nous travaillerons évidemment dans ce sens.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Si le rapport ne contient pas de chapitre sur l'aménagement des super-structures (et nous avons entendu que vous le regrettiez), il faut noter la bonne collaboration entre les services de l'administration et particulièrement la collaboration entre le SUE et les Travaux publics, notamment concernant les planifications des travaux en sous-structures.

Les réunions entre les deux services sont hebdomadaires. Le cas le plus emblématique est, sans doute, celui de l'aménagement de la Place de

la gare, dont vous avez entendu parler dans les journaux. Nous nous réunissons régulièrement pour trouver des solutions, afin que la planification définie, si elle ne peut pas être tenue, ne s'éloigne pas trop de ce qui avait été prévu. Vous voyez que, par exemple, ici, il était prévu de commencer les travaux par l'ouest de la place et, ensuite, de traiter les travaux à l'est. Après collaboration entre les deux services, en raison d'une opposition, il a été décidé de commencer par les travaux en sous-structure, le changement de collecteurs et de poursuivre avec les travaux en super-structure, c'est-à-dire l'aménagement de la place.

J'espère que ma réponse permettra de rassurer les inquiets parmi vous.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Deux petites interrogations me viennent *tout soudain*. Concernant la planification prévue pour la Place de la gare, il vient d'être dit qu'elle ne sera visiblement pas tenue. Or, ayant participé à certaines séances concernant cette restauration, il a toujours été dit que les subsides fédéraux étaient liés, d'une manière extrêmement ténue, aux délais. Ceux-ci étaient plutôt serrés. Si, maintenant, la planification prévue n'est pas tenue, qu'en sera-t-il des subsides fédéraux ? Je suis assez inquiet sur ce sujet.

Une autre question concernant les changements des panneaux de signalisation imposés par la Confédération. Si un panneau n'a pas été changé, à l'heure actuelle, et qu'une personne fait une infraction, voire un accident, peut-elle se retourner contre la Ville, qui, à ce moment-là, serait tenue pour responsable ? Merci.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous avons jusqu'en 2015 pour remettre à jour l'ensemble du réseau. Au départ, il était prévu 2012, mais, évidemment, les grandes cités ont demandé de reporter ce délai. Il a donc été admis un délai jusqu'en 2015. Dans les crédits spéciaux, en 2013, CHF 80'000.— sont prévus pour cela, tout comme en 2014 et en 2015.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Effectivement, la question des subsides fédéraux est très pertinente. Il était prévu que les travaux se terminent au premier semestre 2015. Etant donné l'opposition, que, dans un premier temps, nous pensions pouvoir lever assez facilement et qui finalement demande un peu plus de temps, les travaux se termineront avec 6 mois, voire une année de retard.

Pour les subsides fédéraux, d'après les indications que nous avons prises à Berne (nous attendons encore la confirmation formelle), les signaux sont plutôt positifs. Dès le moment où les travaux ont commencé (ils seront commencés cette année), les CHF 1.9 million de subsides devraient nous être versés, comme bien entendu.

L'arrêté est accepté par 34 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 1'800'000.- TTC pour le programme 2013 d'entretien des routes et canalisations

(du 13 février 2013)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Préambule

Nos réseaux de routes et de canalisations devant rester fonctionnels, la Ville doit investir chaque année pour les entretenir et garantir leur aptitude au service. La valeur patrimoniale des réseaux est ainsi conservée.

La demande de crédit pour l'entretien des routes et canalisations 2013 traite d'objets propres à ces réseaux dont les travaux ne sont pas associés à ceux d'autres services (par exemple Viteos SA).

Bien qu'il soit probable que la saison hivernale en cours provoque des dégâts substantiels à nos chaussées, il n'est actuellement pas possible d'en évaluer l'ampleur exacte. Le crédit demandé n'étant pas entièrement affecté à des objets déterminés, les ressources octroyées permettront notamment d'effectuer des réparations sur les routes urbaines par la pose d'un enrobé coulé à froid. Si les réparations devaient dépasser les ressources financières disponibles dans les budgets de fonctionnement et d'investissement, elles feront l'objet d'une demande complémentaire.

Demande de crédit

Le crédit demandé se décompose de la manière suivante (montants TTC) :

Entretien des routes urbaines	CHF	1'060'000.-
Entretien des canalisations	CHF	180'000.-
Entretien des routes des environs	CHF	470'000.-
Planification et direction des travaux	CHF	90'000.-
Total	CHF	1'800'000.-

Programme des travaux

Réseau routier urbain – CHF 1'060'000.-

Dans le cadre des inspections régulières du réseau urbain, les sections de routes nécessitant des interventions sont répertoriées. Les données ainsi collectées, complétées par des mesures de portance et le prélèvement de carottes, permettent de déterminer les tronçons nécessitant des gros travaux d'assainissement.

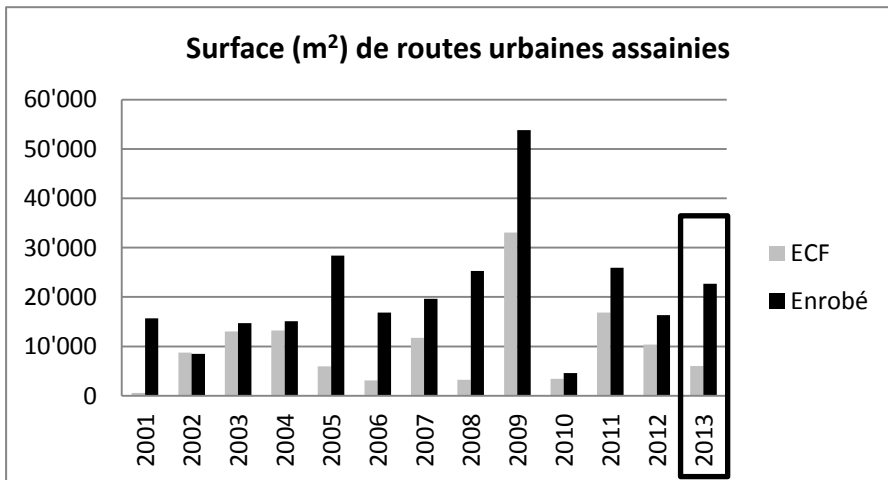
Parallèlement, une large consultation incluant diverses entreprises (Viteos SA, Cablecom, Swisscom) est faite, pour éviter d'intervenir sur des tronçons de route où des travaux sur les réseaux souterrains sont planifiés pour ces prochaines années.

Une formulation appropriée de la recette du revêtement (liant et granulats) reste un des soucis constants des projeteurs puisque la durée de vie de la chaussée dépendra de la qualité des matériaux utilisés, mais aussi de leur bonne combinaison et d'une mise en œuvre irréprochable. La Ville doit donc veiller à ce que la planification et la direction de tels travaux se fassent très professionnellement, que ces prestations soient confiées à ses services ou à un mandataire.

En 2013, nous prévoyons d'assainir 3.4 km de routes urbaines, dont 1.8 km dans le cadre des travaux Viteos-TP. Au total, cet assainissement représentera une surface routière de 28'700 m², soit 3.38 % de la surface totale des routes urbaines, estimée par le service géomatique à environ 850'000 m².

Des données manquent encore pour qualifier ce taux. En effet, pour être en mesure de l'évaluer correctement, la quantité de trafic, la durée de vie moyenne des différentes couches de l'infrastructure routière ainsi que l'effet de la pose de l'enrobé coulé à froid (ECF) sur la durée de vie doivent être pris en considération et analysés indépendamment pour chaque type de route communale (de liaison, collectrice, de desserte). Ce travail est en cours dans les Services techniques et ses conclusions devraient figurer dans le rapport accompagnant la demande de crédit de l'année prochaine.

Le graphique ci-dessous présente les surfaces assainies ces dernières années, tenant compte des travaux Viteos-TP et des travaux routiers.



Les travaux routiers prévus en 2013 s'inscrivent dans la continuité des efforts consentis au cours des années précédentes pour maintenir le patrimoine routier. La valeur extrême de 2009 s'explique par d'importants travaux pour remédier aux dégâts résultant d'un hiver particulièrement rigoureux. En 2010, aucun crédit spécifique n'a été demandé pour l'entretien des routes et seuls quelques réfections ont été faites dans le cadre des chantiers de Viteos SA.

A noter également, une proportion différente des rapports quantitatifs des routes traitées en enrobé bitumineux et des routes traitées en enrobé coulé à froid (voir graphiques ci-dessus). La tendance voulue par les Travaux publics depuis 2011 est de favoriser des travaux plus durables dans le temps et de trouver un équilibre avec ceux qui permettent une prolongation de la durée de vie de nos routes. L'objectif est clairement de trouver le meilleur compromis dans l'utilisation du montant mis à disposition pour le maintien du patrimoine routier.

Pour les routes urbaines et sous réserve d'épisodes météorologiques défavorables, le périmètre d'intervention des chantiers listés ci-dessous ne devrait pas ou que peu varier après le relevé des dégâts hivernaux. Quant à la détermination des tronçons qui seront recouverts d'enrobés coulés à froid (ECF), celle-ci ne sera faite qu'après le 15 avril 2013 pour tenir compte des dégradations dues à l'hiver.

Les conditions du marché de la construction peuvent varier de manière significative d'année en année. Si celles-ci devaient être défavorables, d'éventuels report de travaux à l'année suivante seraient alors nécessaires pour respecter le devis octroyé.

Rue du St-Gothard (rue des Crêtets à rue de l'Helvétie)	Remplacement des couches de base et d'usure sur une surface de 1'360 m ² , correction du profil et matérialisation du bord de route côté ouest.
Rue du Tertre (rue du Cernil-Antoine à rue Louis-Agassiz)	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 900 m ² .
Rue du Pont (rue de la Colline à rue des Forains)	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 380 m ² .
Rue de la Prairie (rue du Général-Dufour à rue du Mont-d'Amin)	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 2'600 m ² .
Rue de Tête-de-Ran (rue de la Montagne à rue de Plaisance)	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 2'050 m ² .
Rue de Plaisance (60 m depuis la rue de Tête-de-Ran)	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 470 m ² .
Rue Charles-Humbert (rue des Mélèzes à rue de la Reuse)	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 830 m ² .
Carrefour de la rue Abraham-Robert avec la rue des Arpenteur	Remplacement de la couche d'usure sur une surface de 1'100 m ² .
Rue de la Paix (rue de Pouillerel à rue de la Fusion)	Remplacement des couches de base et d'usure sur une surface de 790 m ² .

Réseau de canalisations – CHF 180'000.-

Dans son ensemble, grâce aux inspections par caméra, l'état des 120 km de canalisations d'évacuation des eaux est assez bien connu. A l'instar du réseau routier, une stratégie d'entretien et de renouvellement est à l'étude dans le cadre du PGEE ou plan général d'évacuation des eaux, outil de base pour la planification de l'assainissement de ce réseau.

Bon nombre d'assainissements planifiés en 2013 sont étroitement liés aux interventions prévues par d'autres services. Ils font partie de la demande de crédit faite en collaboration avec Viteos SA.

La présente demande de crédit traite des assainissements réalisés conjointement aux travaux routiers énumérés ci-dessus. Il ne serait en effet pas raisonnable de renouveler la superstructure d'une chaussée alors que le collecteur se situant en dessous présente des dégradations nécessitant une intervention à court terme.

Rue du St-Gothard (rue des Crêtets à rue de l'Helvétie)	Réparation de regards de visite.
Rue du Tertre (rue du Cernil-Antoine à rue Louis-Agassiz)	Remplacement du collecteur d'eaux usées sur 140 m.
Rue du Pont (rue de la Colline à rue des Forains)	Optimisation de l'évacuation des eaux de surface.
Rue de Tête-de-Ran (rue de la Montagne à rue de Plaisance)	Optimisation de l'évacuation des eaux de surface et réparation ponctuelle du réseau.
Rue de Plaisance (60 m depuis la rue de Tête-de-Ran)	Optimisation de l'évacuation des eaux de surface.
Rue de la Paix (rue de Pouillerel à rue de la Fusion)	Remplacement du collecteur d'eaux usées sur 65 m.

Réseau des routes des environs – CHF 470'000.-

Les routes des environs se différencient des routes urbaines par des sollicitations dues au trafic beaucoup plus faible. Néanmoins, d'autres facteurs influencent négativement leur état et leur durée de vie : une superstructure plus fine reposant sur une infrastructure insuffisante, voire absente, occasionne régulièrement des problèmes de portance. Les arbres qui bordent les routes peuvent générer des dégâts mécaniques dus aux racines d'une part et, d'autre part, chimiques dus au pH, acide ou basique de l'eau qui tombe sur la route en provenance des feuilles ou des aiguilles.

La longueur de ce réseau est d'environ 120 km, équivalent en importance au réseau des routes urbaines, mais d'une surface totale moindre. Le crédit demandé permettra d'entretenir quelque 9.4 km principalement par des interventions de type birépandeur ou gravillonnage.

Planification et direction des travaux – CHF 90'000.-

Les Services techniques n'ayant pas, en leur sein, de spécialiste en matière de revêtements routiers, la planification et la direction locale des travaux sur les routes urbaines et des environs seront confiées à un bureau d'ingénieur spécialisé. Ce dernier a déjà collaboré avec nos services pour les travaux réalisés en 2011 et 2012, à notre grande satisfaction. La qualité des travaux routiers effectués sous sa responsabilité laisse augurer d'un bon retour sur investissement.

L'auscultation des réseaux par, notamment, des mesures de portance (défectographe), des carottages de chaussées et des inspections caméras de collecteurs d'égouts, est réalisée chaque année par les Services techniques avec des entreprises spécialisées. Les dépenses récurrentes induites ont donc été intégrées dès 2013 dans le budget de fonctionnement et ne figurent plus dans le présent rapport de demande de crédit.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Les travaux prévus dans le cadre de la présente demande de crédit sont en accord avec le programme de législature, notamment le contenu de son chapitre 3 b) traitant des grands projets d'aménagement (page 11) et de l'entretien des infrastructures et équipements (page 12).

Conséquences sur les finances

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée sur une durée d'amortissement de 10 ans et les intérêts au taux de 2.8 % sur la moitié du capital (taux moyen des emprunts de la Ville).

	Taux	Capital	Charge financière
Amortissement	10 %	1'800'000.-	180'000.-
Intérêts	2.8 %	900'000.-	25'200.-
Total			205'200.-

Les investissements concernant les canalisations d'évacuation des eaux sont financés par la taxe d'épuration. Pour le solde, la charge d'intérêt est déjà implicitement budgétée dès lors que l'investissement est inscrit au budget 2013 au chapitre 700 – Infrastructure entretien des routes communales.

Conséquences sur les ressources humaines

Les prestations pour la planification et la direction locale des travaux seront confiées à un mandataire externe. Les Services techniques des Travaux publics assureront la direction générale du projet et des travaux dans le cadre normal de leurs activités.

Collaboration intercommunale

Vu la nature locale des travaux, aucune collaboration n'est envisagée avec d'autres communes.

Éléments relatifs au développement durable

d) Aspects environnementaux

Les travaux prévus ne présentent pas d'avantages environnementaux.

e) Aspect social

Le réseau routier est un maillon essentiel de la mobilité, tant pour les déplacements individuels que pour les transports publics. Il permet l'approvisionnement de la Ville.

Les travaux d'entretien du patrimoine routier assurent aux entreprises locales une activité récurrente permettant de maintenir des emplois ne nécessitant pas de grandes qualifications ainsi que des places d'apprentissage.

f) Aspect économique

L'application de la réglementation sur les marchés publics maintient une concurrence loyale et permet à la collectivité d'adjuger des travaux aux entreprises locales et régionales dans un climat de confiance réciproque.

Conclusions

L'investissement consenti à ce jour pour l'entretien de notre réseau routier n'est pas encore optimal et donc pas encore satisfaisant quant au maintien de la valeur de ce patrimoine. Toutefois, la demande de crédit de CHF 1'800'000.- TTC pour le programme 2013 d'entretien des routes et des canalisations permet de maintenir une continuité tout en y apportant des plus-values par rapport aux années précédentes.

Ce rapport a été soumis à la Commission des Infrastructures et Energies lors de sa séance du 11 février 2013, qui l'a accepté à l'unanimité des membres présents.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :

Jean-Pierre Veya

Le chancelier :

Thibault Castioni

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

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

arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 1'800'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour le programme 2013 d'entretien des routes et canalisations.

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

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

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président : La secrétaire :
Pierre-Yves Blanc Celia Clerc

Mme Célia Clerc, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste a pris connaissance de ce rapport avec intérêt et l'acceptera.

Les considérations générales développées dans le cadre de la précédente intervention peuvent ici être reprises. Nous renonçons donc volontairement à aborder à nouveau la question des aménagements de surface. De même, nous ne reviendrons pas sur la réflexion qui devrait, dans le cadre de ce genre de travaux, être menée sur l'adaptation de la signalisation aux préoccupations de la population, ni sur la nécessité d'une politique active en matière de remise en état des trottoirs dégradés.

Le groupe socialiste se limitera à saluer le fait que le présent rapport vise non seulement un rattrapage, mais également l'entretien normal de nos réseaux de canalisation ainsi que de nos chaussées. Je vous remercie pour votre attention.

M. Andy Favre, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Comme pour le rapport précédent, nous ne nous éterniserons pas.

Un point demande un petit éclaircissement : un bout du revêtement de la rue de la Montagne a passablement souffert, suite aux travaux d'agrandissement de la clinique Montbrillant. La clinique participera-t-elle à l'assainissement de ce tronçon ?

Mme Maria Belo, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous avons pris connaissance avec intérêt des travaux proposés par le Conseil Communal pour 2013, relatifs au remplacement des couches de base et d'usure du réseau routier urbain, des routes des environs, ainsi que du réseau de canalisations.

Le Conseil Communal regrette que l'investissement consenti à ce jour pour l'entretien de notre réseau routier ne soit pas encore optimal ni satisfaisant. Le groupe POP demande pourquoi cela est reporté. Est-ce pour des raisons techniques ou financières ?

Nous avons une autre question : la politique mise en place par des tests de revêtements phoniques, permet-elle aujourd'hui de tirer des conclusions sur l'utilisation de ces revêtements à notre altitude ? De même, la qualité des revêtements d'enrobé coulé à froid (ECF) tient-elle toujours au fil du temps ?

Une alternative à l'épandage de sel, extrêmement polluant, a-t-elle été trouvée ?

Ainsi, le groupe POP acceptera ce crédit de CHF 1'800'000.— TTC qui est non seulement nécessaire mais peut-être même insuffisant. Vu l'hiver que nous traversons, ces travaux représentent un minimum pour que notre ville reste agréable à vivre pour les habitants et attrayante pour

les visiteurs, comme nous le souhaitons toutes et tous. Je vous remercie de votre attention.

Mme Laure-Anne Herrmann Brand, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je serai particulièrement brève. Les Verts prennent acte de ce rapport est n'ont pas de remarque particulière à formuler.

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous serons encore plus brefs. Nous prendrons acte de ce rapport.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Les remarques du PLR sont les mêmes que pour le rapport précédent.

Le rapport est très clair. La commission s'est penchée sur ce rapport en détail et a reçu des réponses à ses questions. Nous accepterons donc le rapport.

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie tous les groupes pour leurs positions.

La clinique Montbrillant prendra à sa charge les travaux de réfection de la chaussée, à l'endroit où elle est intervenue pour son projet, c'est-à-dire une surface de 250m². En 2013, la clinique devra payer la couche qui n'a pas été posée en 2012. Par contre, pour l'intervention qui aura lieu entre le carrefour avec la rue du Haut-des-Combes, le revêtement est ancien et en très mauvais état. C'est à la collectivité, c'est-à-dire à la Commune de La Chaux-de-Fonds, de payer.

La réponse à la question du POP est tout à fait claire : ce ne sont pas des raisons techniques, mais des raisons financières qui ne nous permettent pas d'aller au-delà du montant demandé ce soir.

Je vous rappelle que nous avons voté CHF 44 millions d'investissements et que lors du premier projet, nous en étions quasiment au double. Chacun des Conseillers communaux, avec beaucoup de douleur, a pris le stylo feutre rouge. Nous ne pouvons donc pas satisfaire à toutes les demandes. Et c'est valable pour chacun de mes collègues, comme pour moi-même. Nous devons tous faire des efforts pour arriver à une enveloppe, qui est quand même extrêmement conséquente, ces dernières années, pour La Chaux-de-Fonds.

A ce jour, nous n'avons malheureusement pas de revêtements phoniques totalement satisfaisants. Nous avons fait de nombreux essais et nous continuerons à en faire. Nous avons une convention avec une entreprise qui fait énormément de revêtements phoniques. Avec mon ingénieur, nous trouvons que cela ne jouait pas : à chaque fois, la Commune paye des revêtements pour les tester et prend tout à sa charge. Nous avons

donc mis en place une convention où les frais sont partagés. De cette façon, l'entreprise peut faire des expérimentations, tout comme nous, et les coûts sont partagés. S'il on trouve de bons revêtements, l'entreprise peut ensuite les revendre plus loin.

A ce jour, nous n'avons pas encore trouvé le revêtement idéal pour une ville à 1000m d'altitude. Il est surtout difficile de trouver un revêtement qui ne se dégrade pas et qui garde cette qualité phonique. Des revêtements sont posés à Genève qui, au bout de 8 ans, sont encore excellents. Mais, chez nous, après deux hivers, ils sont morts.

Nous faisons une pesée d'intérêts, par rapport à un revêtement normal ou un revêtement coulé à froid. Ce dernier est utilisé dans certaines conditions. Il coûte moins cher, mais il dure moins longtemps. La durabilité est de 8 à 10 ans, alors qu'un bon revêtement, complètement refait, c'est 25 ans. C'est un choix à faire entre les deux et nous essayons de faire en sorte que le mix soit le plus logique possible. Merci.

M. Marc Schafroth, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Dans le rapport précédent, tout comme dans celui-ci, nous pouvons voir que les travaux auront lieu à la rue de la Montagne, à la rue de Tête-de-Ran et la rue de Plaisance. Ce sont des rues relativement coupées. Cela est-il pris en compte dans la planification des travaux, afin de tout mettre en œuvre pour que les riverains ne soient pas dérangés à trois reprises durant l'année ?

M. Jean-Charles Legrix, Conseiller communal (Infrastructures et énergies) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Deux chantiers seront mis ensemble. Mais, un aura lieu au premier semestre et un autre au deuxième semestre. Nous devons intervenir à trois endroits et nous avons regroupé deux endroits pour un seul chantier et le troisième endroit sera fait à un autre moment, car il est impossible de le faire en même temps.

M. Charles-André Favre, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. N'est-il pas d'usage de passer les articles les uns après les autres, avant de passer au vote d'ensemble ?

M. Pierre-Yves Blanc, Président : Oui, vous avez raison.

L'arrêté est accepté par 34 voix sans opposition.

Rapport du Conseil communal **relatif à une demande de crédit de CHF 309'016.- dont** **CHF 255'420.- en investissement et CHF 53'596.- en fonc-** **tionnement afin de mettre en place un système de vélos** **en libre-service (VLS)**

(du 13 février 2013)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

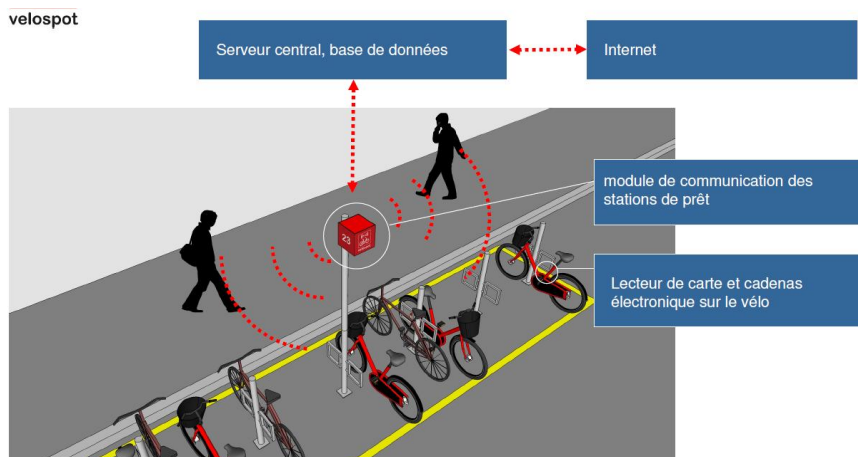
Préambule

Le présent rapport soumis à votre autorité porte sur la mise en place d'un système de vélos en libre-service (VLS) à La Chaux-de-Fonds. Promouvoir la mobilité douce fait partie des objectifs fixés dans le plan directeur communal de la mobilité urbaine (2002). Les piétons, les trottinettes, les patins à roulettes, les vélos électriques et les vélos occuperont à n'en pas douter une place centrale et spécifique dans les centres-villes de l'avenir. Dans de nombreuses cités, le mouvement est en marche, participant à la qualité de vie urbaine, à la sécurité, à la santé et à l'écologie. C'est ce que l'on appelle le développement durable. La troisième ville de Suisse romande, portant ces préoccupations et affirmant son identité urbaine, souhaite évidemment participer à la dynamique. Dans cette perspective, le projet de VLS est une étape importante et s'inscrit comme le corollaire du développement progressif du réseau des bandes cyclables (si celui-ci est relativement complet en périphérie, il fait l'objet d'un développement systématique en zone urbaine où de nouvelles bandes sont tracées au gré des opportunités et des discussions avec les partenaires intéressés).

La réflexion autour de la mise en place d'un système VLS s'est faite conjointement avec les Villes de Neuchâtel et du Locle, dans le cadre du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et plus particulièrement de l'Association Réseau des Trois Villes (AR3V). Cette collaboration prend sens parce qu'il s'agit de considérer de manière globale les déplacements au sein de l'agglomération neuchâteloise; celle-ci est en effet l'échelle la plus cohérente pour appréhender les questions de mobilité, qu'elle soit pendulaire ou de loisir. Par ailleurs, ce projet a le mérite de renforcer la cohésion au sein des trois Villes.

Description du système

Aujourd'hui, un grand nombre de systèmes de VLS existe partout dans le monde. Cela dit, bien que chaque type de VLS ait ses particularités, il n'est pas exclu d'imaginer que les technologies utilisées par les trois principaux systèmes présents en Suisse (*velopass*, *PubliBike* et *velospot*) puissent être rendus en partie compatibles à terme. Tous trois utilisent par exemple des cartes à puce (technologie RFID¹) pour permettre l'accès aux vélos. Le fait que d'autres entreprises utilisent la même technologie (p.ex. *Mobility*) permettra également d'envisager des partenariats afin d'offrir des tarifs avantageux aux abonnés, ainsi une seule et même carte permettra un jour de combiner plusieurs abonnements.



La Commission Mobilité et Urbanisme de l'AR3V a étudié les différents systèmes existants. Il apparaît que le système *velospot* est le plus à même de répondre aux caractéristiques neuchâteloises. Développé par le service de l'urbanisme de la Ville de Bienne², *velospot* a la particularité de proposer des structures discrètes, sans borne pour fixer les vélos. Le système ne requiert qu'un support (p.ex. poteau) sur lequel est fixé un boîtier qui communique sans contact physique avec les vélos situés dans un certain périmètre. Le boîtier est autonome en électricité (batteries rechargeables). Les vélos sont équipés de cadenas électroniques qui leur permettent d'être repérés par la borne centrale et d'être pris en charge par les utilisateurs. Le tout fonctionne au moyen d'ondes radio courtes fréquences.

¹ RFID ou *Radio Frequency Identification* : système de carte à puce classique

² Plus d'informations sur www.velospot.ch

Avantages / inconvénients du système *velospot*

Avantages

- **peu d'emprise sur l'espace urbain** : stations peu envahissantes, ne nécessitant pas ou peu de travaux de génie civil (pas d'électricité) et intégrables (ou non) aux parkings vélos existants;
- **mobilier urbain** : utilisation du mobilier urbain habituel;
- **flexibilité** : déplacement des stations facile, rapide et peu coûteux (en cas de besoin d'adaptation du réseau ou de manifestation);
- **places à disposition** : par définition, la place à disposition n'est limitée que par la captation des ondes émises par la borne centrale;
- **coûts modérés** : l'investissement de départ est moitié moins élevé que pour des systèmes de VLS à bornes fixes (p. ex. *velopass*);
- **réflexion d'agglomération** : un abonnement commun aux Villes partenaires donne l'accès à l'ensemble des réseaux partenaires.
- **extension du réseau** : les coûts modérés de l'infrastructure de base permettent d'envisager une extension rapide du réseau par la Ville, par les deux Villes partenaires, par d'autres communes ou même par des entreprises;
- **partenaires régionaux** : la proximité des entreprises qui ont développé le système³ offre des perspectives intéressantes de collaboration pour d'éventuels développements futurs;
- **souplesse du partenaire** : la Ville de Bienne est un partenaire à l'écoute des demandes propres à chaque commune (cf. ci-dessous "Back-office").

Points à améliorer ou à préciser

- certains **outils** (p.ex. système de réservation ou application iPhone) restent à développer;
- la Ville de Bienne envisage d'externaliser le projet à terme, sans que la forme de la **future entreprise** ne soit connue.

Inconvénients

- **sécurité** : les vélos ne sont fixés à rien lorsqu'ils sont à la station, cela dit les vélos de prêt ne sont généralement pas les plus convoités;

³ Les cadenas sont développés et produits par la société VOH à Courtelary. Les sociétés Letux au Noirmont et Omnitron à Bienne se sont chargées des aspects liés au software et au site internet.

- **vandalisme** : tous les systèmes de VLS sont exposés à ce problème. Les vélos laissés en libre-service sont cependant plus solides que les vélos standards du commerce.

Réseau *velospot* à La Chaux-de-Fonds

Le plan ci-dessous (un exemplaire couleur par conseiller général) illustre les emplacements susceptibles d'accueillir éventuellement une station en vue de composer le réseau *velospot*.



Les points rouges représentent des lieux publics : gares, lieux de formation, parkings (dont P+R), centres sportifs notamment.

Les points oranges dessinent un éventail non exhaustif des entreprises qui, par le nombre de leurs employés, sont de grandes génératrices de trafic. Ces dernières pourraient facilement devenir des partenaires du projet en intégrant *velospot* dans leur plan de mobilité en sponsorisant le système ou en acquérant elles-mêmes une station qui pourrait s'inscrire sans difficulté dans le réseau existant. Si le présent rapport est accepté par votre Conseil, les entreprises seront alors approchées pour que leur soit présenté le projet.

Les points rouges sont plus nombreux que les dix stations prévues parce qu'ils représentent des emplacements potentiels. En effet, comme indiqué ci-dessus, un avantage de *velospot* tient notamment dans sa grande flexibilité. Aussi, après une analyse empirique, le réseau pourra rapidement être adapté par le déplacement d'une station pour mieux répondre aux besoins des utilisateurs.

Dans un premier temps, nous vous proposons de faire l'acquisition d'une cinquantaine de vélos dispersés sur une dizaine de stations. Par souci de cohérence cantonale, ces vélos seront probablement de couleur verte, tout comme les boîtes des stations; le vert rappelant la couleur des transports publics et de l'Onde Verte.

Le choix des emplacements des 10 premières stations *velospot* a été arrêté en fonction des critères suivants :

- **critère de fréquentation** : favoriser l'utilisation des stations de VLS en les plaçant dans des lieux bien fréquentés;
- **lien avec les transports en commun** : favoriser la mobilité combinée en plaçant les stations de VLS à proximité des arrêts de transports publics principaux;
- **viser les pôles d'activité** : (centre-ville, écoles, piscines, hôpitaux, etc.) pour toucher un maximum d'utilisateurs potentiels;
- **synergies avec les entreprises** : poser les bases de collaboration avec les entreprises.

Les dix premiers emplacements retenus sont :

- 1) parking des Petites-Crosettes;
- 2) parking de la gare du Crêt-du-Loclle;
- 3) parking des Forains;
- 4) place de la Gare;
- 5) Bibliothèque – ESTER;
- 6) HEP BEJUNE;
- 7) Centre Pierre-Coullery / Hôpital;
- 8) Lycée Blaise-Cendrars;
- 9) piscine des Mélèzes;
- 10) Espacité.

La mise en œuvre devrait pouvoir se faire d'ici juin 2013 sous réserve des délais de livraison et de mise en œuvre.

L'extension du réseau est souhaitée en cas de succès de cette première étape. En l'état, aucune projection n'est faite pour le futur. Un état des lieux de l'utilisation sera effectué à la fin de chaque automne.

Déplacement au sein de l'agglomération

Dans le cadre de la Commission Mobilité et Urbanisme de l'ARV3, La Chaux-de-Fonds, Le Locle et Neuchâtel ont travaillé ensemble sur le projet *velospot*. Au-delà de l'importance d'avoir un projet de mobilité commun aux trois Villes pour renforcer l'agglomération et les liens entre les trois entités, ce projet offre la possibilité de disposer d'un réseau de VLS cohérent au niveau régional. *Velospot* suscite en effet l'intérêt de nombreuses communes de la région et possède donc un large potentiel de développement. Plusieurs séances ont d'ailleurs été organisées à Bienne, à l'initiative du Réseau des Villes de l'Arc Jurassien (RVAJ) dont plusieurs membres s'intéressent de près au système.

De plus, grâce aux investissements relativement modestes nécessaires à la mise en place de ce système, le réseau peut potentiellement être étendu à toute commune ou entreprise intéressée.

Fonctionnement et tarification pour les clients

Pour l'utilisateur, le principe est que les vélos équipés d'un cadenas électronique doivent être accessibles en libre-service et 24/24h toute l'année à l'exception de l'hiver.

Velospot sera accessible aux utilisateurs contre paiement. Il est important d'inciter les utilisateurs à rendre le matériel pour permettre une bonne rotation des vélos et garantir le fonctionnement optimal du système. Les vélos ne sont pas attribués nominalement et le but est bien de les faire tourner pour qu'ils bénéficient à un maximum d'utilisateurs. La tarification est un bon moyen d'inciter les utilisateurs à rendre disponible le vélo emprunté.

L'introduction d'une tarification doit aussi pouvoir générer des revenus permettant d'assumer une partie des frais de fonctionnement.

Critères de tarification

A Bienne et à Neuchâtel, *velospot* fonctionnera toute l'année, ce qui n'est guère envisageable à La Chaux-de-Fonds compte tenu des conditions climatiques.

Dans ces villes, le prix de l'abonnement annuel est fixé à CHF 60.-.

Pour La Chaux-de-Fonds, le système de tarification imaginé reprend ces éléments et tient compte des conditions locales en proposant les titres de transport suivants :

<u>Abonnements</u>	<u>Prestations (TVA incl.)</u>	<u>Points de vente</u>
Intégral ^{4 5}	<ul style="list-style-type: none"> - accès aux réseaux des Villes partenaires - CHF 90.-/an trajets inf. à 30 minutes gratuits - au-delà de 30 minutes CHF 2.- /heure 	<ul style="list-style-type: none"> - online-shop - points de vente publics
Montagnes	<ul style="list-style-type: none"> - accès aux réseaux de La Chaux-de-Fonds et du Locle⁶ - CHF 30.-/an - trajets inf. à 30 minutes gratuits - au-delà de 30 min, CHF 2.- /heure 	<ul style="list-style-type: none"> - online-shop - points de vente publics

⁴ Montants indiqués à titre purement indicatif et susceptibles de modifications dépendant de l'issue des discussions entre les villes partenaires.

⁵ Les vélos restent attachés à une ville, seuls les abonnements sont opérationnels sur plusieurs sites.

⁶ Sous réserve de la conclusion d'un accord entre les villes partenaires.

Crédits de circulation	- 5 heures => CHF 10.-	- online-shop
	- 10 heures => CHF 18.-	- points de vente publics
	- 20 heures => CHF 35.-	
Carte journalière	- CHF 2.-/heure	- points de vente publics
	- max. 24 heures dès le chargement de la carte	
	- dépôt d'une pièce d'identité	
	- dépôt d'une caution de CHF 50.-	

Pour les abonnements annuels, les minutes de circulation nécessaires aux déplacements lorsque le temps d'utilisation dépasse les 30 minutes sont à payer en avance par l'acquisition de crédits de circulation. A la première souscription d'un abonnement annuel, chaque client reçoit un crédit de circulation de 2 heures.

Si le client ne dispose plus de crédit, sa carte est automatiquement désactivée. Il peut alors terminer son trajet et rendre son vélo, mais il ne lui est plus possible d'emprunter un nouveau vélo aussi longtemps que son crédit de circulation n'a pas été réalimenté. Les heures effectuées à découvert seront prélevées sur le nouveau crédit de circulation.

Pour les cartes journalières, le client doit remplir un formulaire de location et déposer une caution de CHF 50.- ainsi qu'une pièce d'identité (carte d'identité, permis de conduire ou passeport).

Le prix de la location sera déduit de la caution déposée à raison de CHF 2.-/heure. Les cartes journalières sont désactivées automatiquement après 24 heures si le client n'a pas rapporté le vélo dans ce laps de temps et la caution est conservée.

En cas de problème, une hotline est à disposition pour conseiller le client sur la marche à suivre.

Les conditions tarifaires proposées, hormis pour l'abonnement "Montagnes", sont similaires à celles de la Ville de Bienne.

Back-office

La gestion et le fonctionnement de *velospot* sont gérés à deux niveaux :

<u>Général</u>	<u>Prestations</u>	<u>Prestataires de services</u>
	Gestion du site internet	Ville de Bienne
	Gestion du shop en ligne	Ville de Bienne (ou son prestataire)
	Hotline (guichet unique, questions générales et dispatching vers la hotline locale en cas de besoin)	Ville de Bienne (ou son prestataire)

Local

Gestion de la page internet <i>velospot</i> LCF	La Chaux-de-Fonds (Chancellerie)
Shops en ville	Partenaires locaux (TransN, billetterie de la Ville, ...) ⁷
Rééquilibrage des stations	Prestataire local
Contrôle de l'état de fonctionnement (vélo et station)	Prestataire local
Petites réparations	Prestataire local
Réparations importantes (ou entretien annuel)	La Chaux-de-Fonds (atelier de la voirie) ou partenaire externe

Le prestataire local pourrait être JobService avec qui des contacts ont déjà été pris tant par la Ville de La Chaux-de-Fonds que celle du Locle. Le partenariat se concrétiserait sous la forme d'un mandat de prestations.

Évaluations financières des besoins

L'investissement nécessaire à l'implantation de *velospot* se porte à un total de CHF 255'420.-, quant à la charge d'exploitation, elle représente un montant annuel de CHF 53'596.- et sera intégrée aux comptes de fonctionnement dès 2013. Les recettes d'exploitation provenant tant de la tarification de la prestation que d'éventuelles recettes publicitaires pourraient permettre à terme de tendre à l'équilibre budgétaire.

⁷ Discussions non encore entamées à ce stade. Information fournie à titre illustratif.

<u>Investissements</u>	<u>Prix unitaire TTC</u> (en francs suisses)	<u>Coût total TTC</u> (en francs suisses)
50 vélos	1'000.00	50'000.00
50 cadenas ⁸	1'125.00	56'160.00
10 stations <i>velospot</i>	7'560.00	75'600.00
10 racks à vélos	1'200.00	12'000.00
10 mâts de station (yc GC)	750.00	7'500.00
Intégration à la plateforme <i>velospot</i> ⁹	7'560.00	7'560.00
10 x mise en service stations	1'080.00	10'800.00
Formation du personnel ¹⁰	10'800.00	10'800.00
200 Cartes RFID	5.00	1'000.00
2 e-bike + remorque	6'000.00	12'000.00
Divers et imprévus	3.5%	9'000.00
Total		255'420.00

La somme de CHF 255'420.- soumis à votre autorité permet de couvrir la totalité de la charge d'investissement.

Comme évoqué, les coûts de fonctionnement pourront être couverts partiellement, voire complètement, par les rentrées financières liées aux abonnements et aux rentrées publicitaires liées aux locations des espaces sur les vélos. A titre d'information, le Conseil général de la Ville de Neuchâtel a accepté un crédit de CHF 202'000.- le 14 janvier 2013 pour la mise en place de la 1^{ère} étape du réseau *velospot* sur leur territoire communal. Ce rapport annonçait un équilibre financier entre les charges de fonctionnement et les recettes.

Dans un premier temps, les recettes sont très difficiles à estimer parce qu'il n'est pas possible de présumer de l'intérêt des futurs utilisateurs. Ce qui est certain en revanche c'est que plus le réseau sera dense et fourni en vélos, plus il a de chance d'être attractif.

Aujourd'hui, le Conseil communal ne voudrait pas induire le Conseil général en erreur en lui faisant miroiter des recettes dont il sait qu'elles seront difficiles à obtenir.

⁸ Le coût unitaire élevé d'un cadenas provient du fait qu'il contient l'ensemble de la technologie du système VLS et assure la communication avec les bornes.

⁹ Intégration des informations "Ville" sur le site internet unique de *velospot* géré par la Ville de Bienne.

¹⁰ Mise au courant du personnel administratif et technique.

La Ville de Bienne et la Ville de Neuchâtel tablent sur des recettes estimées à CHF 100'000.- (publicité sur les vélos et abonnements).

Il est toutefois illusoire d'imaginer arriver à ce montant-là dans les premières années de fonctionnement de *velospot*; ces deux villes bénéficient déjà d'une expérience certaine (notamment la Ville de Neuchâtel avec le concept Neuchâtelroule). De plus, les conditions climatiques limitent l'exploitation de cette prestation à un maximum de sept à huit mois durant l'année.

Finalement, l'attractivité pour les annonceurs est relative et dépend grandement des conditions locales. Une recherche commune de sponsors régionaux pourrait être mise en place entre les Villes partenaires et des annonceurs locaux pourraient être démarchés dans le cadre de la politique événementielle développée par la Ville pour se "vendre".

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législation

Ce projet respecte la ligne directrice n°3 "Valorisation des fonctions, des prestations et des espaces urbains" du programme de législation.

Subventions

Une demande de financement a été déposée à la Confédération dans le cadre des mesures du 2^{ème} projet d'agglomération pour le financement d'environ 30 stations de VLS sur l'ensemble de l'agglomération. Une réponse est attendue courant 2013. En cas d'entrée en matière de la Confédération, ce financement pourra être demandé pour les réalisations prévues entre 2015 et 2018. De ce fait, et en cas de succès de cette première étape faisant l'objet du présent rapport, la subvention fédérale pourra être sollicitée pour la suite du développement du réseau VLS à La Chaux-de-Fonds pour la période 2015-2018.

Conséquences sur les finances

Au niveau des comptes de fonctionnement, la charge représente un montant annuel de CHF 53'596.-. Cette charge sera intégrée dès l'année 2013 dans un des centres financiers du dicastère Economie et Urbanisme (ECUR) et fera l'objet d'une remarque au bouclement des comptes.

Charges d'exploitation

annuelles

Prix unitaire TTC

(en francs suisses)

Coût total TTC

(en francs suisses)

Mandat de prestation prestataire local

20'000.00

Mandat de prestation Bienne (ou son mandataire)

8'000.00

50 licences software cadenas

104.00/an

5'200.00

10 licences software station	810.00/an	8'100.00
Licence serveur	1'296.00/an	1'296.00
Licence site internet et gestionnaires <i>velospot</i>	2'700.00/an	2'700.00
10 frais de liaison stations/serveur	130.00/an	1'300.00
Matériel de réparation	2'000.00/an	2'000.00
Marketing	5'000.00/an	5'000.00

Total **CHF 53'596.00**

Au niveau de l'investissement, en application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée sur le coût net à charge de la Ville, au taux d'amortissement moyen de 15 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.8 %.

Amortissement : CHF 255'420.- x 15 %	CHF	38'313.-
Intérêts 2.8 % sur la moitié de l'investissement	CHF	3'576.-
Soit une charge annuelle moyenne de	CHF	<u>41'889.-</u>

Conséquences sur les ressources humaines

La majeure partie de l'exploitation du système de VLS va être externalisée; les conséquences sur la charge de travail des services devraient être marginales.

Collaboration intercommunale

Comme mentionné à de nombreuses reprises, ce projet s'inscrit comme l'une des réalisations de la collaboration de l'AR3V.

Éléments relatifs au développement durable

- a) aspects environnementaux
- augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements,
 - réduction des déplacements courts en voiture;
 - connexions avec les interfaces de transports (P+R et gares) pour une meilleure accessibilité du centre-ville par le vélo => mobilité combinée;
 - désengorgement du centre-ville;
 - réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air.
- b) aspects sociaux
- partenariat Job Service

c) aspects économiques

- mise en place d'un projet économiquement viable avec des coûts à la mesure des capacités financières de la Ville;
- développement d'un projet contribuant à l'attractivité touristique de la ville en offrant une prestation de mobilité douce pour y découvrir son patrimoine et ses caractéristiques.

Classement de motions, postulats et interpellations***Motion urgente des Verts : pour des vélos en libre-service dans les Montagnes neuchâtelaises déposée le 28 septembre 2011***

Le vélo en libre-service est en plein essor. Si on se concentre sur la Suisse romande, on trouve cette prestation à Bulle, à Genève (y compris au CERN), dans la région « Les Lacs » (Cheyres, Estavayer, Morat, Payerne), la région Lausanne-Renens-Morges, la Riviera (Vevey et La Tour-de-Peilz), dans l'Agglo Fribourg, à Yverdon-les-Bains, dans le Chablais (Aigle et Monthey), le Valais central (Sion et environs), sur La Côte (Nyon, Gland et Prangin), à Neuchâtel ainsi qu'à Bienne.

Reste donc "un trou" sur la carte de la Suisse romande : les Montagnes neuchâtelaises (visible ici <http://www.velopass.ch/>).

Le concept est tout à la fois écologique, efficace et bon pour la santé. Il est très simple : les vélos sont répartis dans des stations, où ils sont attachés ou reliés électroniquement à des bornes. Une carte magnétique permet de les libérer automatiquement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, la bicyclette empruntée pouvant être rendue dans une autre station. Il serait donc possible d'emprunter une bicyclette à La Chaux-du-Milieu, La Chaux-de-Fonds ou aux Planchettes et de la rendre après utilisation aux Brenets et de faire le trajet de retour en transport public.

Selon le système choisi, il est même possible de ranger assez simplement le tout durant la période hivernale. Il est aussi envisageable de proposer des vélos électriques.

A Neuchâtel, six places d'occupation pour l'intégration sociale des chômeurs(euses) de longue durée sont dévolues à l'entretien des vélos prêtés. Neuchâtel-roule démontre d'ailleurs un succès sans précédent (32 % d'augmentation de location en un an, avec une moyenne de 78 emprunts par jour).

Si à ce stade nous pouvons humblement suggérer une préférence, elle irait au système mis au point par la ville de Bienne. En effet, l'infrastructure fixe est minime voire inexistante ce qui assure une facilité de mise en place et d'exploitation sans travaux particuliers de génie civil.

Nous demandons donc au Conseil communal d'étudier, en collaboration avec les autres communes des Montagnes neuchâtelaises, où une même motion a été ou sera déposée (au Locle), la création d'un tel service intercommunal et nous le remercions par avance.

Signataires : Olivier Ratzé, Mariette Mumenthaler, Monique Erard, Sven Erard, Philippe Kitsos et Pierre-Yves Blanc

Conclusion

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter ce rapport et la demande de crédit y relative en votant l'arrêté ci-dessous et de classer la motion ci-dessus.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Jean-Pierre Veya

Le chancelier

Thibault Castioni

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

Vu un rapport du Conseil communal

Arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 309'016.- TTC est accordé au Conseil communal pour la mise en place d'un système de vélos en libre-service (VLS).

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements pour CHF 255'420.-; ce montant sera amorti au taux de 15 %.

Article 3.- Le solde correspondant à une charge annuelle d'exploitation de CHF 53'596.- sera imputée aux comptes de fonctionnement dès le début de la mise à disposition des vélos.

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

Article 5.- Le Conseil communal est autorisé à procéder à l'emprunt nécessaire à la part d'investissement dudit crédit.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
Le président La secrétaire
Pierre-Yves Blanc Célia Clerc

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Notre groupe applaudit cette demande de crédit et l'acceptera à l'unanimité. Nous saluons également, le premier rapport de notre nouveau Conseiller communal. Ce rapport est clair, concis et transparent.

Depuis que les Verts existent, nous défendons et nous nous battons pour l'objectif fondamental visé dans un tel projet, soit la promotion de la mobilité douce. Notre motion pour des vélos en libre-service est là pour nous le rappeler.

Dans une ville, qui jusqu'à aujourd'hui était pratiquement uniquement dédiée à la voiture, qui ne possède pas de zone piétonne, peu de pistes cyclables, le message politique de ce rapport est d'autant plus fort.

Enfin, le vélo est considéré comme un véritable moyen de transport. La Chaux-de-Fonds prendrait-elle enfin le chemin d'une mobilité partagée entre usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons ?

L'augmentation de la part de mobilité cycliste est bénéfique au niveau local pour la qualité de vie en ville. Elle est bénéfique au niveau global pour le climat et bien sûr elle est excellente pour les poumons de toute la population comme pour la santé des utilisateurs.

Le choix du système (velospot), est parfaitement argumenté. La souplesse d'utilisation, de déploiement et d'extension du réseau, grâce à l'absence de supports massifs ancrés au sol, nous paraît en être l'avantage décisif.

Autre avantage à souligner : un abonné de notre ville pourra utiliser les vélos des autres localités.

Ici, nous saluons bien sûr la collaboration avec les villes du Réseau urbain neuchâtelois. Les utilisateurs pourront ainsi parfaitement combiner train et vélo dans leurs déplacements entre les 3 villes et il sera aussi possible d'utiliser les vélos stationnés à Bienne. Bienne qui, dit en passant, restera pour longtemps encore la ville la plus proche de Neuchâtel, en l'absence du projet dont on ne prononce plus le nom.

Nonobstant les qualités du projet, quelques points demandent à être éclaircis :

Nous aurions souhaité plus de précisions du Conseil communal sur le public visé. Sera-t-il destiné avant tout aux pendulaires et gens de passage dans notre ville ou pour les habitants, pour une course aller seulement par exemple ou pour ceux qui ne sont pas habitués à ce moyen de transport ?

Cette question est fondamentale pour le choix des stations et pour assurer une pérennité à ce projet. Nous comprenons qu'un tel projet doive démarrer sur des bases modestes. Toutefois, nous nous étonnons de l'absence de station planifiée dans tout l'espace centre-nord de la ville. Nous nous interrogeons également sur l'efficacité de stations dans des parkings d'échange qui sont pour le moment sous-utilisés, faute de plan de station-

nement efficace, et dangereux d'un point de vue cycliste sans autre aménagement idoine (rue de l'Hotel-de-Ville, par exemple).

Vu la géographie de notre ville et de nombreux lieux publics situés sur les hauteurs, comment sera géré le rééquilibrage des stations en hauteur pour éviter une pénurie de vélos, des coûts supplémentaires, et l'inélégance d'un rééquilibrage motorisé (c'est-à-dire ramener des vélos depuis le centre-ville sur les stations en hauteur, avec un moyen motorisé) ? Est-il envisageable techniquement et sans trop de surcoûts d'acquérir le cas échéant quelques vélos électriques ?

Est-ce que CHF 5'000.— de marketing sont suffisants pour communiquer de manière efficace sur ce mode de déplacement nouveau ? Quelle sera l'information et la promotion faites autour de ces vélos ?

Le Conseil communal peut-il nous communiquer pourquoi certains éléments sont plus coûteux à La Chaux-de-Fonds qu'à Neuchâtel ? Par exemple, les cadenas électroniques coutent, à l'unité, CHF 872.— à Neuchâtel et CHF 1'125.— à La Chaux-de-Fonds. La station *velospot* coûte CHF 5'020.— à Neuchâtel et CHF 7'560.— à La Chaux-de-Fonds. Est-il prévu de faire des commandes groupées pour baisser les prix ? Sinon, pourquoi y a-t-il de telles différences de prix ?

Le groupe des Verts acceptera ce rapport. Je vous remercie.

M. Yannick Rappan, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe socialiste a réservé un accueil très favorable au rapport proposé par le Conseil communal. Il se félicite qu'un tel projet soit réalisé. Innovant et constructif, il permettra de favoriser la mobilité douce dans notre ville et renforcer des collaborations dans le cadre du réseau des trois villes.

Par la mise en place des réseaux de bus reliant Le Locle et La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel en fin de semaine, la mise en place des vélos en libre-service est une seconde réalisation très encourageante.

Le PS se réjouit de cette dynamique et de ses concrétisations montrant l'excellente collaboration des exécutifs des trois villes.

Sur le plan technique, *Velospot* nous paraît un système d'utilisation facile d'accès et efficace pour ses utilisateurs. Ses infrastructures simples, c'est-à-dire se résumant à deux poteaux métalliques facilement déplaçables, peut aisément être aménagée en fonction des besoins de la ville lors de manifestations, par exemple.

Le système permet également d'éviter l'impact d'un mobilier lourd et encombrant sur le domaine public.

Il nous paraît également important que l'exploitation du projet puisse être confiée à un organisme oeuvrant dans le domaine socioprofessionnel, comme c'est le cas à Bienne. Intersection entre le monde économique et l'accompagnement social, ce type de structure continue de montrer sa pertinence comme lieu d'exploration des règles du monde du travail. Ainsi, et

dans un certain sens, *Velospot* pourrait devenir un vecteur d'insertion socioprofessionnelle.

Le groupe socialiste souhaite néanmoins attirer l'attention du Conseil communal sur plusieurs points :

Tout d'abord, il nous paraît légèrement decontextualisé. En effet, *Velospot* est un système importé de la ville de Bienne, qui possède une réelle culture du vélo. Ce n'est pas forcément le cas à La Chaux-de-Fonds, la topographie étant différente. Cependant, nous voyons là une opportunité pour le Conseil communal de réfléchir concrètement à une politique cyclable en ville, qui fait actuellement défaut. A titre d'exemple, le tracé des pistes cyclables est, à ce jour, incohérent à La Chaux-de-Fonds. Par conséquent, si la Ville se dote d'un système performant comme *Velospot*, nous jugeons nécessaire qu'il aille de pair avec une politique ambitieuse, basée sur un réseau cohérent, ce qui passe par des mesures de développement de véritables bandes cyclables.

Si nous sommes bien conscients des investissements à consentir pour y parvenir, le groupe socialiste est convaincu que seule la mise sur pied de telles infrastructures permettra au plus grand nombre de pratiquer régulièrement, en sécurité, le vélo dans notre ville.

Concernant les aspects pratiques, nous souhaitons une cohésion sur la mobilité en ville. Ainsi, nous espérons que l'abonnement *Velospot* puisse être intégré dans l'abonnement *onde-verte*. Nous souhaitons également que les utilisateurs de ce système de vélos en libre-service puissent bénéficier d'une carte faisant clairement mention des stations et des pistes cyclables avec l'achat de l'abonnement.

Enfin, une question : les mesures hivernales seront-elles également appliquées à *Velospot* ? Autrement dit, comment la Commune va-t-elle s'organiser l'hiver, lorsqu'il faudra ranger tout ce matériel, c'est-à-dire les stations et les vélos ?

Nous nous demandons, finalement, s'il ne serait pas possible, à terme, d'avoir également des vélos électriques en location. En effet, les différentes pentes de notre ville ne sont pas accessibles aux gens de toutes et tous.

Nous remercions d'avance le Conseil communal pour ses réponses. Le groupe socialiste acceptera, avec enthousiasme, de voter cette demande de crédit, en espérant que le succès de ce projet sera au rendez-vous et pourra se développer dans un avenir proche.

M. Florent Robert-Nicoud, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe UDC a analysé le présent rapport avec une attention particulière. L'idée d'améliorer la mobilité en mettant des vélos en libre service peut sembler louable, cependant, nous estimons que le Conseil communal n'a pas pris en compte plusieurs facteurs déterminants.

A de nombreuses reprises, ce rapport compare la ville de Neuchâtel et celle de Bienne à celle de La Chaux-de-Fonds. Si le nombre d'habitants peut correspondre pour le premier exemple, nous nous permettons de rappeler que notre ville se situe à 1000 mètres d'altitude. Il s'agit donc d'une variable importante et aucune mention n'est faite à ce sujet, c'est regrettable.

Cela a une incidence en ce qui concerne le montant investi, puisque ce n'est pas moins de 4 à 6 mois dans l'année où ces vélos ne pourront vraisemblablement pas être utilisés. A moins, bien entendu, que le Conseil communal n'ait décidé d'équiper ces vélos d'éléments conformes aux mesures hivernales, chaînes à neige ou pneus cloutés, qui sait, le rapport n'en fait pas mention !

Sans rentrer dans des calculs hypothétiques entre le montant qui nous est proposé, augmenté de l'amortissement, il serait malheureux que le coût effectif du kilomètre parcouru à vélo dépasse celui d'une voiture de location premier prix. A ce titre, le groupe UDC demande instamment que le Conseil communal s'engage à communiquer à notre autorité le coût effectif de l'installation pour l'année 2013 par un rapport en début 2014. De même, et en opposition à l'installation de vélos en libre service, le groupe UDC demande qu'une étude soit engagée sur l'installation de voiturettes électriques en libre service dans notre ville. Cette demande sera formellement déposée au travers d'un postulat.

Par ailleurs, la proposition de mise en service de vélos devrait répondre à un besoin émanant d'une part importante de la population. Or, à aucun moment, le Conseil communal n'évoque la moindre étude de marché. Le groupe UDC estime que cette démarche aurait dû être entreprise en amont et avant de soumettre à notre autorité une telle dépense. Notre Exécutif peut-il nous rassurer à ce sujet: cette étude a-t-elle bien été menée ? A nos yeux, il semblerait que ces installations ne seraient intéressantes que pour une minorité de personnes.

En ce qui concerne les employés d'entreprises locales qui seraient intéressés à utiliser ces vélos, le Conseil communal peut-il nous donner quelques noms d'entreprises dont il a connaissance qui seraient susceptibles de promouvoir ce projet auprès de leurs employés respectifs ? Nous conviendrons naturellement qu'il ne s'agira pas des presque 4'000 frontaliers à qui serviront ces vélos pour se rendre sur leur lieu de travail !

De plus, alors que le vandalisme est chose commune dans notre ville, les arguments du rapport contre ce fléau sont laconiques. Ce n'est en tout cas pas en raison d'un surpoids des vélos que les incivilités vont aller en diminuant sur ce type de transport. Le Conseil communal pense-t-il installer une vidéo surveillance aux bornes, notamment à la place de la gare, afin d'identifier tout contrevenant au matériel public ?

Un point positif à relever : la mise en réseau des VLS de la Ville de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Neuchâtel autorisant un abonné de l'une de ces villes à pouvoir louer un cycle dans les trois lieux.

Pour conclure, le groupe UDC refusera ce rapport pour les motifs évoqués. Sans être contre la mobilité douce ou la pratique du sport cycliste, bien au contraire, mais en analysant la situation avec un certain pragmatisme, quand les conditions climatiques ne permettent pas l'installation et l'exploitation optimales d'un tel dispositif, à un coût raisonnable pour le plus grand nombre.

Je vous remercie de votre attention

Mme Sarah Blum, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe POP a bien pris connaissance du rapport du Conseil relatif à une demande de crédit pour la mise en place d'un système de vélos en libre-service et tient tout d'abord à remercier le Conseil communal pour son élaboration.

Nous saluons la mise sur pied d'un tel projet, que nous estimons nécessaire pour une ville telle que La Chaux-de-Fonds. Nous saluons également la volonté de faire entretenir ces vélos par des chômeurs.

Nous avons tout de même quelques questions et remarques à formuler :

Nous regrettons tout d'abord que le rapport offre peu de caractéristiques techniques ayant traits aux vélos en particulier. Il indique en effet peu de choses sur lesdits vélos. C'est grâce à des informations recueillies sur velospot.ch que nous avons tout de même appris qu'ils seraient pourvus du système de dérailleur de type «*shimano nexus*», qui aura ainsi l'avantage de ne pas dérailler et donc de réduire l'entretien des vélos. Nous saluons ce choix, qui aurait pu, selon nous, figurer sur le rapport.

Nous nous rendons bien compte qu'il faudra investir dans un équipement de qualité, mais, sans ces informations techniques, le prix de CHF 1'000.- peut paraître relativement élevé. Ceci d'autant plus que le PILAB, le nouveau vélo signé par Philippe Stark, en libre-service à Bordeaux, ne devrait coûter lui que 420 € par unité, tout en étant fabriqué en France par une unité de production de Peugeot.

Nous nous interrogeons en outre sur la provenance du matériel que la ville acquerra : où prévoit-on de se fournir ? Cette interrogation nous amène à nous questionner sur la motion sur les achats équitables que le POP avait soumise il y a quelques temps déjà. Où en est le traitement de cette motion ?

Il est mentionné dans le rapport que les vélos seront retirés de la circulation durant l'hiver. Nous nous demandons, dès lors, où il a été prévu de les garder.

Nous avons une autre question sur les critères de tarification à la page 8 du rapport. Nous aimerions en effet savoir où les utilisateurs des

cartes journalières pourront se procurer leur carte le dimanche. En effet, la majorité des points de vente est fermée le dimanche.

Nous nous interrogeons également sur la pratique consistant à demander aux utilisateurs de laisser une pièce d'identité en caution. La sécurité de ces documents doit pouvoir être garantie, et les utilisateurs étrangers doivent pouvoir conserver une possibilité de prouver leur identité en cas de contrôle de police. Cet aspect a-t-il été pris en compte, respectivement quelle est l'expérience des projets existants à ce propos ?

Enfin, une remarque générale : nous regrettons que le Conseil communal n'ait pas prévu de séance commune avec le Conseil général du Locle et celui de La Chaux-de-Fonds. Une collaboration des deux Conseils nous aurait en effet paru bénéfique pour ce projet.

Le groupe POP va accepter ce rapport et se réjouit de voir tous ces beaux vélos en ville. Je vous remercie de votre attention.

M. Claude-André Moser, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Avant d'aborder le fond, j'aimerais relever que nous avons été sensibles au fait que, pour ce rapport, nous avons travaillé avec les deux villes du Locle et de Neuchâtel, avec lesquelles nous réalisons un projet commun. Nous avons aussi tiré profit du travail fait à Bienne, avec qui il est prévu de collaborer pour l'élaboration du projet. Nous avons toujours à apprendre de ce qui est fait ailleurs. On est toujours plus intelligent ensemble, c'est une bonne façon de faire des économies.

Souligner ces éléments doit être compris par le Conseil communal comme un encouragement à poursuivre et à intensifier ce type de procédures.

Pour ce qui est de l'objet même du rapport, nous l'avons trouvé fort complet. Le concept est bon, les critères de planification sont judicieux et attractifs.

Nous nous sommes posé quelques questions et avons besoin de quelques précisions.

Qui prendra en charge les coûts de l'éventuel matériel vandalisé ? Sûrement pas le budget de réparation qui est faible. Cela fait-il partie des CHF 20'000.- du mandat de prestations ou y a-t-il une assurance pour cela ? Que comprennent ces CHF 20'000.-- ?

On peut s'attendre à ce que, dans notre ville pentue, la descente ait un certain pouvoir d'attraction, mais la remontée, un peu moins. Les vélos pourraient s'accumuler dans la partie basse. Il faudrait envisager un rééquipement régulier des stations, plus souvent qu'ailleurs. Cette prestation fait-elle partie des CHF 20'000.- ? Des moyens originaux de remontée des vélos ont-ils été envisagés ?

Nous avons pris connaissance de la répartition des stations. Nous avons compris qu'elle était appelée à évoluer en fonction de l'utilisation.

Néanmoins, nous avons aussi constaté que dans la partie centrale de l'agglomération urbaine (axe central de Numa-Droz, Bois-du-Petit-Château) il n'y a pas de station prévue pour l'instant. Merci de nous donner des précisions sur ce choix. Est-ce que la zone de concentration des écoles joue un rôle ? Probablement pas, cela fait partie des critères des choix de départ, apparemment.

Nous avons trouvé judicieux ce système de tarification. Dans un premier temps, l'abonnement de base à CHF 30.–, au lieu des CHF 60.– pratiqué ailleurs, il nous a paru assez faible. Pourquoi pas CHF 40.– ? Finalement, nous nous rallions au prix proposé par le Conseil communal. Il permettra d'attirer un plus grand nombre. C'est une petite somme que les utilisateurs occasionnels n'hésiteront pas à déboursier. Tout le monde sera gagnant et une adaptation est toujours possible.

Nous sommes aussi sensibles au fait que les cartes journalières doivent être mises en vente tous les jours et notamment le week-end.

Notre groupe a aussi évoqué, dans le contexte chaux-de-fonnier, l'opportunité d'acquérir des vélos électriques. C'est une option qui mérite d'être étudiée. Le Conseil communal ne pourra pas nous répondre, à moins qu'il ait envisagé cette solution : quelle serait la conséquence sur les coûts d'investissements, d'entretien ? Y aurait-il une incidence sur l'achat des stations ? Comment pourrait être envisagée l'alimentation électrique, la maintenance, la protection des batteries ? C'est une série de questions, si l'on ne peut pas y répondre, qui pourrait faire l'objet d'une motion du PLR ultérieurement.

Nous écouterons avec intérêt les réponses du Conseil communal et le débat qui en résultera.

M. Fabien Wenger, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le NPL a examiné ce rapport. Au vu du coût relativement élevé et de la durée d'utilisation très faible, une étude a-t-elle vraiment été menée concernant la demande ? Le NPL n'est pas contre la mobilité douce, mais n'acceptera pas ce rapport. Merci.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je vous remercie pour l'accueil plutôt favorable réservé à ce rapport, parfois franchement favorable.

Avant de répondre aux questions, permettez-moi de développer quelques considérations.

Pour être stable en bicyclette, il faut avancer. C'est exactement le constat que font le Réseau urbain neuchâtelois (particulièrement le Réseau des trois villes) et le Conseil communal. J'aimerais commencer par évoquer le cas du Réseau urbain neuchâtelois qui, aujourd'hui, grimpe les côtes allégrement et sans l'apport des anabolisants étatiques.

En 2011, le Conseil d'État neuchâtelois décidait de se retirer du Réseau urbain neuchâtelois, négligeant son formidable enracinement régional, ignorant sa capacité à tisser des liens entre les communes urbaines ou rurales, faisant fi d'une collaboration dépassant tous les clivages idéologiques comme régionaux, pour tendre toujours au même objectif : le bien commun.

On sait le mal que cette décision a fait et fait encore à la cohésion cantonale et particulièrement à un dossier qui nous est cher, le dossier du RER. A la fin 2011, le Réseau urbain neuchâtelois était moribond. Aujourd'hui, notamment dans le cadre du Réseau des trois villes, il est en pleine santé. Neuchâtel, Le Locle et La Chaux-de-Fonds travaillent main dans la main à l'avenir de nos agglomérations urbaines. Ce projet en témoigne.

Ce qui me frappe, dans cette collaboration, c'est que, finalement, ces trois villes, parfois opposées, confrontées aux mêmes difficultés (celles par exemple rencontrées récemment par Neuchâtel pour le réaménagement de la Place Numa-Droz) développent un même langage et des projets communs.

Sur le plan de l'urbanisme et de la mobilité, dans le cadre du Réseau des trois villes, il y a eu, Noctambus, urbain.ch, le projet qui nous intéresse plus particulièrement ce soir et il y aura peut-être demain, un réseau de voitures électriques.

Cette vitalité du Réseau des trois villes et cette harmonie, appelées à se développer, nous réjouissent particulièrement, parce que nous sommes persuadés qu'elles constituent un pan de notre avenir plus serein pour notre communauté, dans ses liens avec l'ensemble du Canton de Neuchâtel.

Le vélo en libre-service s'inscrit dans la politique d'urbanisme durable. C'est un projet de mobilité douce qui contribuera, à terme, à définir de manière particulière l'espace des tous les usagers au centre-ville, le terme de *mobilité partagée*, utilisé par M. Kitsos. La place de la voiture, comme celle des piétons et des bicyclettes, est fatalement appelée à évoluer. L'espace de tous les usagers du centre-ville devra être plus clairement déterminé, afin de laisser de la place à chacun, afin d'éviter ce qui peut apparaître comme un chaos organiser, afin de tendre surtout à plus de confort et plus de sécurité.

De ce point de vue, les projets de la Place de la gare et du quartier Le Corbusier sont emblématiques de la gestion de l'espace urbain de demain. A ce propos, il faut admettre, avec M. Rappan, que notre ville a pris un certain retard. Certes, les bandes cyclables se sont développées, mais nous n'avons pas donné encore aux vélos la place qu'ils doivent occuper dans une ville moderne, favorisant la mobilité douce et soucieuse d'écologie. Certes, la traversée de la ville par bande cyclable est réalisée, certes, des dispositions ont été prises dans les entrées des villes, mais la bande cyclable malheureusement se résume, dans notre ville, trop souvent à une

simple bande de peinture jaune sur la chaussée. Il y a trop peu de pistes indépendantes et sécurisées, à la manière du chemin des rencontres qui se construit actuellement au Crêt-du-Loche.

On peut regretter ce retard. Mais, surtout, il s'agit de l'expliquer. D'abord, il faut relever la topographie et le climat particulier de La Chaux-de-Fonds. Le vélo est moins naturel sur les pentes enneigées durant 4 mois de notre ville que sur le Littoral ou les plaines du Seeland. Notons toutefois que le vélo électrique est une réponse à la topographie qui, à n'en pas douter, est promise à La Chaux-de-Fonds (peut-être pas pour aujourd'hui) à un bel avenir. Ensuite et surtout, il faut mettre en avant les rapports qu'entretiennent nos concitoyens à la mobilité. Inutile de vous rappeler les échecs des projets de zones de rencontres en 2004, d'aménagement de l'Avenue Charles-Naine en 2009, de redéfinition du parcage au centre-ville avec les macarons en 2011. En d'autres termes, une majorité de Chaux-de-fonniers est prête à laisser de la place aux vélos, pour autant qu'elle n'empiète pas de manière trop forte sur celle de la voiture. On peut ne pas être de cet avis, mais on est obligé de le prendre en compte.

Aménager des pistes indépendantes pour la mobilité douce dévore fatalement un espace limité au centre-ville. Mettre l'accent sur la mobilité douce est donc affaire de volonté politique et de choix. Dans cette perspective, nous nous réjouissons de vous entendre à ce sujet, dans le cadre de la démarche participative des lignes directrices *La Chaux-de-Fonds 2030*.

Venons-en plus particulièrement au projet *Velospot*. Ce projet est une étape importante du développement de la mobilité douce dans notre ville. La solution retenue est toute entière tournée vers l'avenir, puisqu'elle subira toutes sortes d'évolutions.

Évolution vers de nouvelles stations publiques ou privées, puisque nous espérons convaincre des entreprises d'acquérir une station *Velospot* et de s'inscrire naturellement dans notre réseau. Je profite de répondre à la question de M. Robert-Nicoud : les contacts, de ce point de vue, de manière formelle, avec les entreprises, n'ont pas encore été entrepris. Dès le moment où il y aura acceptation de ce rapport par le Conseil général, ces contacts seront pris. Il semblait effectivement difficile de vendre aux entreprises un réseau qui n'avait pas encore été adoubé par le Conseil général.

Évolution vers de nouvelles technologies. Je profite de répondre aux préoccupations de M. Moser et de M. Rappan : Évidemment, je fais référence aux vélos électriques. A l'heure actuelle, la technologie des vélos électriques ne permet malheureusement pas encore de développer le vélo électrique en libre-service, car la batterie du vélo électrique n'est pas fixe. Il s'agirait de louer une batterie pour chaque trajet. Celui qui louerait le vélo devrait ramener la batterie dans les heures d'ouverture de nos guichets. Il s'agirait d'un processus lourd pour l'utilisateur et le prestataire. Il a été admis que cette lourdeur ne correspond pas à la philosophie du vélo en libre-service. Par contre, nous sommes persuadés que la technologie évoluera

et que nous y viendrons. Nous restons attentifs et, le cas échéant, nous étudierons évidemment la possibilité de passer le plus rapidement possible à un système de réseau de vélos électriques.

Évolution vers une offre globale. Notre objectif serait de pouvoir intégrer, assez rapidement, *Velospot* à *Onde-verte*, avec une seule carte à la clé. Des discussions auront lieu ces prochains jours, dans ce sens.

Évolution vers la mobilité que permettra, dans quelques années, l'aménagement urbain de notre ville. Un jour, pas si lointain, par la rue verte, nous pédalerons des Entilles jusqu'à Métropole-Centre et nous poursuivrons, toujours à plat, toujours sur des voies adaptées, jusqu'à la Place du marché. Voilà comment s'inscrira le *Velospot* dans notre cité.

Mme Blum demande où le matériel sera produit. Sachez que les vélos sont construits à Cham dans le canton de Zoug et que les boitiers et cadenas sont construits à Courtelary. Vous voyez qu'il s'agit d'un projet développé à Bienne, complètement régional.

Le dépôt de la carte d'identité s'accompagne d'un dépôt de CHF 50.-. Il n'y a donc aucun doute que les personnes viendront la rechercher. Au-delà de la plaisanterie, cela fonctionne bien à Bienne. C'est la seule réponse que je peux vous donner.

Concernant l'entreposage des vélos et des racks pendant l'hiver, après discussion avec la Voirie et en fonction des lieux retenus pour accueillir les stations, les racks ne gêneront pas au déneigement. Ainsi, ils n'auront pas besoin d'être déplacés. Le cas échéant, ils prendraient place, avec les vélos, dans un local prévu à cet effet. Cela n'a pas encore été complètement décidé, mais ce local se trouvera soit aux abattoirs, soit dans le sous-sol d'un immeuble que nous possédons au Crêt-du-Loche 9.

Le prix est, en effet, plus élevé qu'à Neuchâtel. Neuchâtel a prévu un système de vélos en libre-service, comprenant moins de stations (6 stations), mais plus de vélos (110 vélos). Neuchâtel a demandé à son Conseil général la somme de CHF 202'000.-, alors que nous vous demandons un crédit d'investissement et de fonctionnement de CHF 309'000.- pour plus de stations, mais seulement 50 vélos. Votre question est tout à fait légitime. La différence s'explique de la manière suivante. Je précise que tous les chiffres que vous trouvez dans le rapport nous ont été fournis par les entreprises avec lesquelles nous travaillons et notre partenaire biennois, qui a développé le projet. Il y a donc une connaissance empirique des choses.

Les achats de Neuchâtel sont de nature très différente parce que les besoins sont différents. Neuchâtel n'acquiert, en fait, que 50 vélos sur les 110 prévus, parce qu'elle réutilise 60 vélos qui se trouvent aujourd'hui dans le système de vélos en libre-service dédiés au tourisme (*Neuchâtel roule*). De la même manière, Neuchâtel n'achète pas de racks parce que la Ville en dispose d'un nombre suffisant. Idem pour les mats et la remorque.

Pour les frais de formation du personnel, Neuchâtel a aussi prévu un montant inférieur parce que le personnel est déjà formé, dans le cadre de

Neuchâtel roule. Il y a des différences notables. Une différence encore, qui répondra très précisément à la question sur le prix des cadenas : Neuchâtel a introduit, dans son budget, les rabais de quantité putatifs. Effectivement, nous passerons commande avec Le Locle et Neuchâtel et nous savons déjà que nous aurons des rabais de quantité. Neuchâtel a introduit ces rabais putatifs, nous ne l'avons pas fait. Cela signifie aussi que le projet coûtera moins cher in fine, que ce qui est annoncé.

L'année prochaine, nous publierons ce qu'a coûté exactement l'investissement pour le vélo en libre-service.

Mme Blum, vous regrettez qu'il n'y ait pas de séance commune avec Le Locle. Il est vrai que le sujet s'y serait prêté. Les rapports auraient toutefois été différents car Le Locle a une autre stratégie, n'achète pas le même nombre de stations et de vélos, ne doit pas travailler avec Job Service. J'entends surtout, dans votre remarque, un souhait que nous n'oublions pas cette collaboration avec Le Locle, non pas seulement dans le travail des exécutifs (dans le Réseau des trois villes, par exemple, où la collaboration est excellente, tout comme avec la Ville de Neuchâtel), mais également du point de vue des législatifs. D'ailleurs, une interpellation socialiste sur cette question se trouve actuellement sur nos bureaux.

Concernant la question du marketing, M. Kistos dit que CHF 5'000.— paraissent peu. Ce montant est dévolu essentiellement à la publicité. Cela dit, nous imaginons une campagne de promotion (qui n'est pas encore définie) pour le lancement des stations et des vélos, au mois de juin avec, peut-être une conférence de presse. Nous imaginons aussi une information aux écoles concernées et une mise à disposition des écoles du secondaire II d'abonnements annuels *Montagnes*. Les modalités devront évidemment être discutées avec les écoles. Nous nous préoccuons de la promotion.

Concernant la question des emplacements, tout est ouvert, tout est discutable. La station peut être changée de lieu en quelques heures. La stratégie pour définir les lieux répond aux critères suivants :

- définir des lieux centraux, depuis lesquels rayonne tout le système. Il s'agit de la gare et d'Espacité. Vous semblez dire qu'il manque un point central de rayonnement. Deux nous paraissent suffisants.
- Répondre à la mobilité des travailleurs, en leur permettant d'éviter d'entrer en ville avec leurs véhicules. C'est pourquoi nous avons choisi certains parkings d'échange. Vous remarquez que ceux-ci sont sous utilisés. Cet essai, dans nos espoirs, devrait inverser la tendance, c'est-à-dire que nous espérons attirer également un certain nombre de véhicules sur ces parkings.
- Toucher les étudiants qui, évidemment, sont particulièrement concernés par les vélos en libre-service, puisqu'ils n'ont pas de voitures, sont en pleine santé et que, parfois, leur école est ex-

centrée. C'est le cas pour la HEP, le Lycée et le Centre Pierre-Coullery.

- Desservir le lieu d'une des activités principales de nos concitoyens, en été, c'est-à-dire la piscine des Mélézes.

Quoi qu'il en soit, nous sommes dans un système qui doit être pensé et repensé, modifié, pour répondre, au mieux, aux besoins et aux réalités de nos concitoyens.

La question des déprédations a été abordée. Au-delà des représentations de chacun, figurez-vous que, dans l'expérience de la Ville de Bienne, les déprédations sur les *Velospot* sont peu fréquentes, nettement moins fréquentes que les déprédations sur les autres vélos. Je vous renvoie à un article intéressant du journal *Le Courrier*, daté du 16 février, sur l'expérience *Velospot* à Bienne. Il y est écrit que les *Velospots* sont étrangement plus épargnés que les autres par les vols et les déprédations. On peut tenter quelques interprétations... peut-être que le look et la couleur de ces *Velospot* les rendent un peu moins sexys aux yeux des éventuels vandales !

Concernant la remarque du groupe UDC sur les cinq mois d'hiver, il est vrai que La Chaux-de-Fonds connaît un climat rude, dont nous sommes assez fiers. C'est le climat vivifiant des montagnes, qui nous pousse aussi à être entreprenants, à braver les aléas météorologiques. Ne pas faire ce projet parce qu'il y a cinq mois d'hiver, nous pousserait à adopter une attitude que je qualifierais de *glaciation*. Au contraire, je crois que nos citoyens méritent de vivre, comme partout ailleurs, la belle saison d'été. Pourrait-on envisager de se passer d'une piscine découverte ? Pourrait-on envisager de se passer de terrains de football, de terrains de tennis, de terrasses ?

Parmi les guichets, il y aura la billetterie de la Ville. Nous sommes en discussion, à l'heure actuelle, avec Tourisme neuchâtelois, qui est aussi ouverte le dimanche, sur le site de la Halle aux enchères, l'Espace de l'urbanisme horloger. Nous sommes aussi en discussions avec TransN qui souhaite installer un office au centre-ville.

Le mandataire sera Job Service. Les CHF 20'000.— seront utilisés pour le rééquilibrage, pour l'entretien et la réparation légère des vélos. Ce rééquilibrage se fera avec des vélos électriques et des remorques. Je pensais qu'il fallait de bonnes cuisses pour tirer une remorque avec un vélo électrique. Il paraît que non, pas du tout ! Les vélos électriques sont plus puissants qu'on ne le croit.

Nous n'avons pas fait d'études de marché, sinon le succès de Bienne et de Neuchâtel.

Je vous remercie.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Une question a été posée sur un rapport en fin d'année 2013,

début 2014, afin d'avoir les renseignements sur les coûts effectifs. Il n'a pas été répondu à cette question.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Sans doute ai-je été trop long et que la réponse à cette question s'est perdue dans la masse de réponses. J'y ai répondu, la réponse était : très volontiers.

L'arrêté est accepté par 27 voix contre 6.

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe des Verts accepte de classer la motion.

Le classement de la motion du groupe des Verts est accepté.

PAUSE

Postulat UDC

Le Conseil communal est prié d'effectuer rapidement une étude sur la possibilité d'installer en Ville de La Chaux de Fonds, un réseau de voiturettes électriques en libre service, basé sur le modèle du VLS.

Hughes Chantraine, Florian Robert-Nicoud

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Ce postulat peut paraître, à première vue, légèrement farfelu. Pourtant, plusieurs villes d'importance planchent très sérieusement sur de telles possibilités. De plus, il n'est pas difficile d'imaginer que quelques personnes, sensibles aux vélos en libre-service, ne sont pas forcément des sportifs aux mollets d'acier, loin s'en faut. Elles seraient probablement intéressées par une alternative tout aussi écologique.

Toutefois, je rappelle qu'un postulat, comme une motion, n'est, somme toute, qu'une demande d'étude. Nous vous prions donc de l'accepter.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal acceptera ce postulat, comme je l'ai suggéré dans mon développement.

A l'heure actuelle, nous sommes en train, dans le cadre du Réseau des trois villes, d'étudier cette question, surtout la question l'installation de bornes électriques. Il nous semble qu'il faudra, lorsque nous implanterons

des bornes électriques, marquer le coup. S'il n'y a qu'une seule borne électrique, cela ne servira à rien. Il en faudra un certain nombre en ville de La Chaux-de-Fonds, un certain nombre dans le canton, pour espérer que certains de nos concitoyens soient séduits par ce système.

Nous avons un peu plus de doutes concernant le réseau de voitu-
rettes électriques en libre-service. Il nous semble que la gestion d'un tel système et que le risque que cela ne marche pas sont un peu lourds pour la Ville. Cela dit, dans notre étude, nous chercherons à trouver un partenaire qui développera éventuellement, avec l'aide de la Ville, ce processus.

Nous acceptons le postulat.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR désire rappeler qu'il a déposé une motion, il y a quelques années, sur les bornes pour les voitures électriques. Nous pouvons donc souscrire, en partie, à ce postulat, même si nous doutons que ce soit le rôle de la Ville d'entreprendre les achats de voitures électriques. D'autres entreprises peuvent peut-être le faire, par exemple les CFF.

Mais, comme l'a dit l'intervenant, un postulat est une demande d'étude. Dans cet état d'esprit, le PLR acceptera le postulat.

M. Charles-André Favre, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est probablement une bonne idée que d'avoir des véhicules électriques. Je souhaite cependant relever ce qui est, à mon avis, une grosse incohérence : refuser, comme l'a fait le groupe UDC, le rapport du Conseil communal qui concluait à la mise sur pied d'un réseau de vélos en libre-service et raccrocher le train, maintenant que le rapport est accepté, par le biais d'un postulat qui demande quelque chose qui avait déjà partiellement été demandé, vous me permettez de trouver que ce n'est pas un sain procédé démocratique.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En réponse aux propos du représentant du POP, je dirai qu'il a peut-être dû s'assoupir pendant notre intervention. Le vélo en libre-service a été refusé par notre groupe pour des raisons climatiques. Le problème des voitures n'est pas le même que celui du vélo.

M. Daniel Musy, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je crois qu'il est question de réfléchir sur l'esprit d'un postulat. Un postulat est proposé par un groupe qui accepte, en général, un rapport, mais qui souhaite que ce rapport soit poursuivi, développé ou nuancé.

J'estime qu'il y a, de la part de l'Union démocratique du centre, un double jeu détestable. Personnellement, pour une question de principe, je ne voterai pas ce postulat.

Ce que vous proposez est tout à fait démocratique. Sur le plan de la lettre, c'est un parfait droit, sur le plan de l'esprit, c'est un peu détestable.

M. Christophe Ummel, PLR (*probablement M. Ummel mais l'intervenant n'a pas été annoncé*): Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. L'acceptation du postulat retarde-t-elle l'exécution du rapport ? La réponse à cette question est décisive pour notre groupe.

M. Théo Huguenin-Elie, Conseiller communal (Economie et urbanisme) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Non, cela ne retarde pas le rapport. Dans notre esprit, le rapport qui viendra donnera des réponses pour les bornes électriques et des réponses pour ce postulat, mais les réponses ne seront peut-être pas les mêmes.

Le postulat de l'UDC est refusé par 17 voix contre 11.

Interpellation urgente de M. Schafroth déposée le 4.2.2013

Vente de timbres Pro Juventute, une nouvelle façon de tromper les gens

En fin d'année 2012, quelques jeunes personnes se sont rendues, notamment dans le quartier des tours de l'Est afin de vendre des timbres Pro Juventute. Ces personnes ont tranquillement expliqué aux potentiels acheteurs, que la vente ne se faisait plus par les plus petits écoliers, car ils faisaient des erreurs, ils volaient de l'argent et même des timbres et que trop d'argent était ainsi perdu.

Dès lors, il incombe aux écoliers plus âgés de procéder à la vente des timbres Pro jeunesse. Une fois le client appâté, ces jeunes, qui prétendent venir du collège des Crêtets, remplissent eux-mêmes un formulaire que le client ne peut même pas consulter. Pour terminer, ils informent le client que le paiement se fait cash (ex : pour un timbre à CHF 1.-, celui-ci coûte CHF 2.-) et que c'est la police qui se charge de livrer ou d'envoyer les timbres dès qu'ils sont en leur possession. Ce petit manège a duré quelques jours, jusqu'à ce qu'une personne demande aux jeunes d'attendre un instant, le temps d'avoir confirmation de ce procédé par la police. Ni une, ni deux les jeunes gens ont pris la poudre d'escampette.

La Direction du collège des Crêtets a été informée par quelques personnes qui se sont hélas fait avoir.

Nous souhaiterions savoir si le Conseil communal a été informé de ce triste abus de confiance discréditant Pro Juventute ?

Quelle suite a été donnée à ce problème ?

Quelles mesures seront prises à l'avenir pour que cela ne reproduise plus ? Les responsables ont-ils été démasqués ?

Une plainte a-t-elle été déposée par la Direction de l'école ?

A-t-on informé Pro Juventute de ce triste mais réel évènement ?

Nous attendons les réponses du Conseil communal car il nous semble important que cela ne puisse se répéter, car non seulement les personnes âgées ne se sentent plus en confiance, mais le discrédit est jeté sur les différentes actions menées par les écoles.

Marc Schafroth

Mme Nathalie Schallenberger, Conseillère communale (Instruction publique, santé, affaires sociales et relations extérieures) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. En préambule, je tiens à remercier M. Schafroth de son initiative de déposer cette interpellation urgente. En effet, cela nous a permis d'éclaircir cette situation qui était un peu délicate.

Malheureusement, un groupe de jeunes (environ 4 personnes) a bel et bien profité de la confiance de quelques acheteurs retraités dans toute la ville, en encaissant l'argent de la commande, sans jamais livrer les timbres.

Comme ces jeunes ont donné un faux nom, il a été absolument impossible de les identifier. Nous sommes presque certains que ces jeunes ne sont, à l'heure actuelle, plus scolarisés à La Chaux-de-Fonds. D'ailleurs, renseignements pris auprès de la police, il était quasiment inutile d'imaginer retrouver ces petits malins.

Les personnes lésées ont pris contact avec le secrétariat de l'Ecole obligatoire et avec le groupe local de Pro Juventute, qui a fait livrer les timbres supplémentaires pour réparer le préjudice. Il a également averti son groupe cantonal et imagine, pour les prochaines années, éventuellement de faire des mises en garde via les médias.

A notre connaissance, aucune personne n'a déposé plainte, ni le groupe Pro Juventute.

Il va de soi que nous ne pouvons que déplorer cet incident. Comme la vente des timbres est effectuée par environ 2'500 élèves de notre Ecole, il est évidemment impossible de contrôler chaque commande. Il va de soi que nous devons être vigilants.

Cependant, nous devons aussi faire la part des choses et porter finalement notre regard sur la générosité et l'enthousiasme des élèves de l'Ecole obligatoire, qui vendent régulièrement les timbres Pro Juventute. Nous ne devons pas péjorer cette image de nos élèves à cause de quelques jeunes qui dérapent. Je vous remercie.

M. Marc Schafroth, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je suis satisfait de la réponse du Conseil communal. Comme cela a été dit, le but de cette interpellation était, évidemment, d'éviter de péjorer et de ternir le travail louable de ces jeunes écoliers.

Néanmoins, je ne sais pas si j'ai pris compris. Le Conseil communal avait-il été informé de cette situation préalablement par la direction de l'Ecole obligatoire ?

Mme Nathalie Schallenberger, Conseillère communale (Instruction publique, santé, affaires sociales et relations extérieures) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Non ! C'est la raison pour laquelle je vous ai remercié de votre interpellation. Evidemment, nous n'avons pas été informés de cette situation.

Interpellation urgente du NPL : Elections cantonales, 48 à 3

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Fabien Wenger, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Nouveau parti libéral a demandé l'urgence parce notre prochaine séance a lieu le 7 mai et que les votations cantonales ont lieu le 14 avril.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal a eu l'occasion, lors de la séance précédente, de vous donner quelques considérations sur l'urgence. Il relève que le groupe NPL demande toujours l'urgence, à chaque séance, depuis le début de la législature.

Il se trouve que, sur cet objet, l'urgence remplit les conditions que j'ai évoquées lors de la dernière séance. Le Conseil communal accepte bien sûr l'urgence et se fera un plaisir de donner une réponse immédiate à l'interpellateur.

M. Fabien Wenger, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Merci, M. Veya, d'avoir accepté l'urgence.

A La Chaux-de-Fonds, le Conseil communal intègre, dans la concession de l'affichage commercial, l'obligation, à la charge du concessionnaire, de mettre gratuitement à disposition des partis politiques, les supports lors des campagnes électorales.

Le NPL a appris, cette semaine, après quelques inquiétudes, qu'il avait été oublié et que, à bien plaisir, il resterait trois emplacements pour ce groupe d'intérêts. Ceci alors que, semble-t-il, 48 emplacements sont prévus.

Les quatre questions sont relativement claires, je ne les développerai pas.

M. Jean-Pierre Veya, Conseiller communal (Affaires culturelles, sports et jeunesse) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal commence par présenter ses excuses au NPL, par rapport à l'erreur relevée.

Effectivement, notre service a oublié le nouvel acteur politique sur la scène chaux-de-fonnière qu'est le NPL. Cela dit, dès que l'erreur a été relevée, ce même service est très rapidement intervenu auprès de la SGA pour que celle-ci ne prête pas à conséquences. Et, elle ne prête pas à conséquences... Si le NPL a droit à trois emplacements sur les 48 disponibles, c'est justement parce que la règle d'équité est parfaitement respectée.

Il y a 48 emplacements disponibles. Or, pour les élections cantonales au Grand Conseil et au Conseil d'Etat, 16 listes ont été déposées : 9 pour le Grand Conseil et 7 pour le Conseil d'Etat. $48/16 = 3$. Le NPL ne présentant qu'une liste au Grand Conseil et aucune au Conseil d'Etat, il a effectivement droit à trois emplacements. En ce sens, il est traité en parfaite équité avec tous les autres acteurs politiques qui présentent des candidats au Conseil d'Etat.

Le Conseil communal, bien sûr, veillera, autant que faire se peut, à ce qu'une erreur de cette nature ne se reproduise pas. Cela dit, je pense que l'on peut aussi donner acte au Conseil communal et au service concerné que l'erreur, une fois constatée, a très très vite été corrigée.

M. Fabien Wenger, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je remercie le Conseil communal pour sa réponse. Je suis pleinement satisfait.

Motion urgente du NPL la Caisse de pension unique

(texte au début du présent procès-verbal)

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je ne veux pas entrer à nouveau dans un long débat sur la question de l'urgence. On ne sait plus très bien ce que l'on doit faire. Comme nous ne faisons pas partie de Commissions, on ne pourra jamais nous reprocher de ne pas avoir anticipé les questions. Il nous semble que la question de Prévoyance ne est relativement importante.

Sur le site internet de Prévoyance.ne, il est dit que des décisions très rapides doivent être prises, pour que le 1^{er} janvier 2014, les mesures d'assainissements soient prises. Nous avons eu l'agréable surprise de voir que le Conseil général de Val-de-Ruz avait accepté un postulat des Verts qui allait dans le même sens que notre motion.

Il me semble que les conditions sont, encore une fois, réunies pour que, si la motion est acceptée comme elle l'a été dans une autre commune concernée, une réponse nous parvienne avant le 31 décembre 2013. Raisons pour laquelle nous maintenons notre demande d'urgence, sauf si la motion pouvait être traitée le 18 mars prochain.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Cette fois-ci, le Conseil communal conteste l'urgence et la refusera. Effectivement, un tel dossier ne se trouve, à notre sens, pas dans les urgences. C'est un dossier connu de longue date. Le NPL aurait déjà dû intervenir, puisque nous parlons de 2008.

D'autre part, ce dossier ne se terminera pas demain. Evidemment, vous parlez du 31 décembre. Nous avons encore largement le temps de prendre cette question.

Le Conseil communal vous propose de rejeter, cette fois-ci, l'urgence. Il demande au NPL, à l'avenir, de se mettre en phase par rapport aux urgences demandées.

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je suis heureux d'apprendre du Conseil communal qu'il sait, depuis 2008, qu'il y a des problèmes d'assainissement de Prévoyance.ne.

Dans son rapport du 18 mars 2008, le Conseil communal présentait la création de Prévoyance.ne comme la panacée pour éviter tous les problèmes liés à une insuffisance de couverture. Si des éléments, qui étaient inconnus du Conseil communal en 2008, surviennent aujourd'hui et qu'il faut assainir Prévoyance.ne en catastrophe, vous excuserez notre appréciation de l'urgence, mais elle est, ici, nécessaire.

Nous maintenons notre demande d'urgence car ce n'est pas au 31 décembre 2013 qu'il faudra décider ce qu'il faut faire le 1^{er} janvier 2014, s'agissant de Prévoyance.ne.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Monsieur Hainard est un excellent avocat, je le reconnais pleinement.

Prévoyance.ne a pris sa source en 2008. Nous connaissons, maintenant la problématique de son assainissement. Ceci étant, je le répète, ce n'est ni ce soir, ni demain, ni le mois prochain, qu'il y a lieu d'avoir une urgence. Vous dites bien que c'est le 31 décembre que se terminera cet élément. Nous avons le temps de traiter cette motion dans le cadre normal des motions.

Il est normal que vous ayez une réponse circonstanciée à la demande que vous faites. Mais, nous contestons formellement l'urgence. Nous demandons que, chaque fois qu'une motion ou une interpellation est déposée, la notion d'urgence soit pesée. Merci.

Mme Silvia Locatelli, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Au nom du groupe socialiste, je souhaiterais également m'exprimer. Le groupe socialiste refusera l'urgence pour une raison très simple : si en

2008, effectivement, nous avons eu un rapport du Conseil communal présentant la fusion comme étant nécessaire (pas forcément la panacée), cela fait déjà plus d'une année, par voie de presse également, que les mesures d'assainissement programmées sont connues de tout le monde.

Cela fera bientôt une année que ce Conseil siège dans cette composition, le NPL y compris. Aujourd'hui, clairement, à mon sens, ce n'est pas que l'on a le temps, mais c'est qu'il est un peu tard. La Ville de La Chaux-de-Fonds a fait partie des négociateurs qui, aujourd'hui, ont mis sur la table du Grand Conseil, un projet qui doit être effectivement voté avant le mois de juin, pour qu'il puisse entrer en vigueur en 2014.

À mon sens, cette intervention arrive bien trop tard, malheureusement. Je vous remercie.

L'urgence est refusée par 26 voix contre 6.

Motion

Fiscalité

Dans l'attractivité d'une région, a fortiori d'une Commune, le taux d'imposition a un effet prépondérant. Chez nous, celui-ci reste une entrave réelle à l'accueil de nouveaux habitants, nouveaux contribuables.

En conséquence, le groupe UDC prie le Conseil communal d'étudier toutes les possibilités pour qu'en matière de fiscalité, La Chaux de Fonds fasse aussi bien que sa voisine du Locle.

Hughes Chantraine, Christophe Batsch, Marc Schafroth

14.12.11

Amendement NPL

En tout état de cause, le Conseil communal est prié de faire le nécessaire pour qu'aucune augmentation fiscale n'intervienne dans les 10 prochaines années

Fabien Wenger, Frédéric Hainard, Michel Hess

Amendement PLR

Dans l'attractivité d'une région, a fortiori d'une Commune, le taux d'imposition a un effet prépondérant. Chez nous, celui-ci reste une entrave réelle à l'accueil de nouveaux habitants, nouveaux contribuables.

Remplacer 2^o alinéa par: *Nous demandons donc que, si durant deux années de suite, les résultats des comptes de fonctionnement de la ville sont positifs, le Conseil communal propose une diminution du coefficient appliqué.*

Christophe Ummel

4.2.2013

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. C'est une évidence, le taux d'imposition est un des points incontournables que toute personne voulant s'installer dans une région va regarder, comparer et prendre en considération.

Le taux plutôt élevé de notre Ville nous prive donc de nouveaux habitants, nouveaux contribuables. Ceux-ci auraient pu participer, par le versement de leurs impôts, aux divers activités et devoirs de la Commune, réduisant d'autant la charge des autres personnes imposées, imposables.

De plus, il est probant que les contribuables aisés s'en vont sous de meilleurs cieux fiscaux, rien qu'en Valais, par exemple.

Montrer une réelle volonté d'améliorer la situation fiscale du contribuable chaux-de-fonnier est un excellent outil de promotion économique. La Ville du Locle l'a bien compris. Elle nous donne le pion à ce "jeu-là".

Le groupe UDC reste persuadé que notre Commune a les moyens de s'aligner. Le Conseil communal avait, en début de législature 2008/2012, émis le souhait d'une baisse d'impôts à La Chaux-de-Fonds. Qu'il ne baisse pas les bras et que l'acceptation de cette motion vienne lui apporter le soutien nécessaire à sa réalisation. Merci.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Dans sa motion, le groupe UDC prie le Conseil communal d'étudier toutes les possibilités pour qu'en matière de fiscalité, la Ville de La Chaux-de-Fonds fasse aussi bien que ses voisines, plus particulièrement que sa voisine du Locle.

Evidemment, j'ai ressorti les différents éléments de nature à montrer les taux fiscaux adaptés chez nos différents voisins. Concernant les communes (et non les villes), dans les deux districts du Haut, nous pouvons constater que deux communes sont largement plus favorables que nous en matière de fiscalité : la Commune du Locle et la Commune des Brenets. Toutes les autres communes qui nous entourent sont soit au taux de 70%, soit à des taux supérieurs.

Il faut chercher la raison qui explique les taux inférieurs au nôtre. Elle vient de la fiscalité des personnes morales. Ces deux communes ont des entreprises largement plus profitables que les nôtres, au niveau des personnes morales.

Je rappelle que comparaison n'est pas forcément raison. De fait, vous comparez les personnes physiques, mais il faut aussi savoir quelles sont les rentrées des personnes morales. Aussi, pouvons-nous dire ce soir que, par exemple, pour la Commune du Locle, les personnes morales rapportent 114% des personnes physiques. Nous sommes très largement inférieurs à cette notion. Nous devons mettre en place des conditions cadres pour développer notre infrastructure, en termes de sociétés et personnes morales, qui nous permettront certainement de nous améliorer. La Commune de Neuchâtel est toute proche des 100%, alors que nous sommes largement en-dessous.

Partant de cette considération ainsi que des travaux en cours au niveau cantonal concernant la fiscalité, le Conseil communal considère

comme une chance du Canton de pouvoir travailler à réduire les disparités et à rétablir les équilibres. De grands travaux sont en cours. Nous espérons qu'ils permettront vraiment de rétablir les équilibres entre les différentes régions.

Le Conseil communal relève, comme le motionnaire, que l'attractivité d'une région dépend, en partie, de la fiscalité. Toutefois, il réfute la notion de prépondérant, considérant que d'autres aspects entrent en ligne de compte dans l'attrait qui peut être reconnu à une collectivité.

Ainsi, je vous renvoie au communiqué de presse publié, concernant la population chaux-de-fonnière. Celle-ci, en 2012, a augmenté de 409 âmes. La fiscalité n'a pas changé durant cette période.

Vous me direz que, certes, si la population chaux-de-fonnière a augmenté, ce sont des gens qui ont des revenus relativement moins bons et qu'il faut aussi comparer cet élément.

Concernant le revenu moyen imposable des contribuables chaux-de-fonniers, nous constatons les revenus moyens suivants :

- En 2008 : CHF 2'784.—,
- En 2009 : CHF 2'743.— (crise oblige)
- En 2010 : CHF 2'674.— (crise oblige également)
- En 2011 : CHF 2'644.—
- En 2012 : CHF 2'722.—

Nous sommes en train de remonter, contrairement à ce qui pourrait être sous-entendu. J'ai souvent entendu que La Chaux-de-Fonds, certes augmentait sa population, mais avec des gens à bas revenus. Et bien, non. La statistique des montants moyens par contribuable nous prouve qu'effectivement, il y a une augmentation entre 2011 et 2012.

Il est souvent sous-entendu qu'effectivement, les gens viennent de l'Arc lémanique, pour bénéficier de l'assistance sociale. Nous pouvons constater que les flux migratoires ne sont négatifs concernant les autres cantons romands, notamment l'Arc lémanique.

Contrairement à ce qui mentionné et tenant compte de ces considérations, le Conseil communal est d'avis qu'il ne faut pas comparer deux éléments qui, dans le temps, pourraient avoir une volatilité différente. Il vous propose de refuser la motion, tout en vous assurant faire le maximum pour que la charge fiscale des habitants de notre ville, respectivement de notre collectivité, soit acceptable, en rapport avec les prestations mises à disposition pour ses contribuables. Merci.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous avons un gros problème. Une motion est déposée, elle parle de l'image de la Ville et le Conseil communal nous répond avec des statistiques. Je tombe un peu des nues.

Il est évident qu'une personne qui a envie de s'installer dans la région et qui regarde la fiscalité des différentes communes, ne va pas se poser la question de savoir pourquoi c'est plus cher à La Chaux-de-Fonds qu'au Locle. Elle va juste regarder le montant final, le taux d'imposition.

En 2011, la Ville du Locle a baissé son taux d'imposition de 5 points et La Chaux-de-Fonds apparaît comme le mauvais élève. C'est important pour de nouveaux contribuables et de nouveaux habitants.

Peut-être qu'il y a eu, effectivement, 400 âmes de plus en 2012. Mais, si la fiscalité avait été intéressante, peut-être qu'il y en aurait eu 800. Mais les statistiques ne le disent pas.

Je trouve regrettable que le Conseil communal ne soit pas capable d'avoir cette vision.

M. Daniel Ziegler, POP : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Cette motion, énoncée telle quelle, nous apparaît bien peu sérieuse.

Ce n'est pas tellement le poids de l'impôt qui importe, mais c'est ce que l'on reçoit en échange. Certains ont peut-être tendance à l'oublier de temps à autres.

Cela dit, nous sommes, nous aussi, sensibles à une fiscalité qui ne soit pas pénalisante pour la Ville de La Chaux-de-Fonds. Mais, à notre avis, elle passe par d'autres biais qu'une simple adaptation aux conditions locloises. Une collectivité publique ne peut pas simplement calquer sa fiscalité sur son voisin. La fiscalité se doit de refléter les réalités locales. Or, La Chaux-de-Fonds n'a pas les mêmes réalités que Le Locle. Elle n'a ni les mêmes infrastructures, ni les mêmes rentrées fiscales des personnes morales.

Le POP ne votera donc pas cette motion. Je vous remercie.

Mme Monique Gagnebin, PS : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Parti socialiste, se ralliera à la position du Conseil communal à propos de cette motion.

Dans l'absolu, nous ne sommes pas totalement opposés à ce qu'une étude soit faite afin de rechercher toutes les possibilités pour attirer de nouveaux citoyens dans notre ville. Cependant, plusieurs études ont été faites auprès des citoyens pour évaluer l'importance de différents points concernant l'attrait d'une ville. L'étude, qui a été faite sur l'image de La Chaux de Fonds par la Haute Ecole ARC, mentionne que l'argument le plus souvent avancé, lorsqu'un habitant quitte la ville, est le problème de l'emploi. Bien sûr le taux d'imposition vient en seconde position, mais proportionnellement bien après.

Par contre un argument positif qui fait que les chaux-de-fonniers ressentent ici est l'espace et l'attractivité des loyers, ainsi que l'attachement des citoyens à leur ville. Une enquête similaire au niveau suisse situerait même l'argument des impôts en moindre position.

De plus, dans notre ville, il est important d'attendre quelques années pour évaluer et intégrer les effets des nouveaux taux d'imposition cantonaux, que ce soit pour les personnes physiques ou morales. Nous ne sommes pas en situation actuellement pour négliger ce nouvel aspect financier.

En outre, le parti socialiste a toujours défendu l'idée qu'une communauté qui n'investit plus et ne songe qu'à faire des économies ou des remboursements, est une communauté qui s'affaiblit. Il est temps maintenant de rénover, restaurer, créer et donner de l'élan à notre ville, afin de consolider l'image positive qu'elle reconquière en Suisse et même au-delà des frontières. Sans rentrées fiscales importantes, nous ne serons plus à même d'attirer et d'encourager les entreprises à créer de nouveaux emplois. Je vous remercie.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR s'engage encore et toujours pour l'attractivité fiscale de notre ville. Cela a été dit dans les rangs du POP, une fiscalité ne doit pas être pénalisante et nous pensons que les fiscalités plus élevées, à moyen et long terme, dans une collectivité est pénalisante pour elle-même, parce qu'elle la prive de certains revenus de contribuables à forte capacité contributive.

A court terme, les gens peuvent comprendre d'avoir une fiscalité différente, dans un esprit d'effort. Mais, à moyen terme, il faut viser un alignement avec les autres collectivités publiques.

Dans cet état d'esprit, nous acceptons la motion de l'UDC. Par contre, nous sommes peu convaincus par la référence faite à la Ville du Locle. C'est pourquoi, nous avons déposé cet amendement.

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Nous sommes un peu stupéfaits de la façon dont le Conseil communal semble lire son règlement général, s'agissant de l'urgence, respectivement s'agissant de la motion.

La motion est une demande d'étude. Le but est de charger les services d'examiner une question posée, puis d'y apporter une réponse. Oui, c'était une bonne idée et nous vous soumettons un rapport ou non, ce n'était pas une bonne idée et nous vous demandons de classer la motion.

Ici, la démarche entreprise par l'UDC visait à dire qu'effectivement, quand une collectivité publique touche sa fiscalité, il y a un intérêt et on en parle. Nous avons plus parlé du Locle quand elle a baissé sa fiscalité de 5 points que de La Chaux-de-Fonds quand elle n'a rien fait du tout.

Je rejoins le chef du dicastère de l'économie qui nous fait une brillante démonstration, ce lundi, lors de la commission économique (une partie des représentants de gauche n'était pas présente). Nous devons aussi pouvoir

mesurer la fiscalité d'une commune par rapport aux intérêts, à l'attractivité que celle-ci peut avoir sur un plan urbanistique, etc...

Il se trouve que, quand Le Locle diminue sa fiscalité, tout ce qu'il y a de bien à La Chaux-de-Fonds, on n'en parle pas ! Rien qu'accepter cette motion, c'est permettre à certains de dire qu'à La Chaux-de-Fonds, on réfléchit sur la situation fiscale.

En lieu et place de dire que nous réfléchissons à la situation fiscale, on nous assène deux éléments. Le premier, il n'y a rien besoin de faire, puisque, sur le plan cantonal on regarde la fiscalité. Mais la révision de la fiscalité cantonale n'aura aucune incidence sur la fiscalité intracantonale, c'est-à-dire sur les concurrences ou les différences entre communes. La réponse du Conseil communal de refuser la motion nous paraît ténue.

Deuxièmement, on nous donne des statistiques. Je croyais justement que le but de cette motion était d'examiner si la situation est telle que l'UDC l'a décrite ou si, au contraire, d'autres éléments beaucoup plus importants à La Chaux-de-Fonds justifient la fiscalité.

Nous dire, aujourd'hui, que le revenu moyen 2012 augmente, c'est nous lancer des pailles. Le Conseil communal ne connaîtra le revenu 2012 moyen qu'une fois les taxations 2012 entrées. Elles n'ont pas été notifiées, puisque, c'était le 20 février qu'elles devaient être rendues.

Nous dire aujourd'hui qu'il y a 420 habitants de plus et que le revenu moyen fiscal augmente, c'est faire un lien en disant qu'il augmente parce qu'il y a 420 personnes de plus. Non... on ne sait pas si ces 420 personnes ont un revenu fiscal plus important que celles qui sont parties. 420 est le delta entre celles qui sont parties et celles qui sont venues.

Nous ne ferons pas aujourd'hui une discussion statistique, puisque c'est précisément le but de la motion. Nous ne comprenons pas pourquoi le Conseil communal s'y oppose.

M. Philippe Kitsos, Verts : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le groupe des Verts s'oppose à cette motion pour les deux raisons déjà évoquées par les autres groupes.

Cette motion se borne à examiner des taux, sans examiner les conditions de la fiscalité. On ne peut pas comparer des choses différentes.

La fiscalité n'est qu'un élément de l'attractivité d'une ville.

Lorsqu'il s'agit de rendre notre ville plus attractive, au niveau de la culture, des infrastructures ou des transports, c'est le même parti qui aujourd'hui propose une baisse de la fiscalité pour des raisons d'attractivité, refuse ces projets. Je vous remercie.

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je crois qu'il est inutile d'épiloguer sur l'amendement, puisque le Conseil communal dit d'attendre de voir ce qu'il se passe et fait de la statis-

tique. Nous retirons cet amendement. Nous concentrerons notre énergie sur le soutien de la motion UDC.

M. Christophe Ummel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le PLR ne peut pas souscrire à l'affirmation qu'une fiscalité peut-être plus élevée qu'ailleurs, sous prétexte qu'on y vit différemment. Elle peut être plus élevée momentanément, mais pas à terme. On est aussi malin à La Chaux-de-Fonds qu'au Locle ou à Neuchâtel. On doit viser l'alignement.

Notre amendement intervient parce que l'on ne peut pas considérer comme seule référence la Ville du Locle. Nous vivons dans un ensemble et, dans ce sens, la motion nous paraît un peu limitée. C'est pourquoi, nous proposons cet amendement. Merci.

M. Pierre-André Monnard, Conseiller communal (Finances, sécurité et ressources humaines) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Le Conseil communal s'opposera à l'amendement proposé. Effectivement, cet amendement nous propose une automaticité qui ne peut pas être acceptée par le Conseil. Le terme *propose* est de nature à obliger quelque chose.

Dans les années 2007/2008, nous étions largement positifs. Dans les années 2009/2010, il y a eu la crise. Cette notion d'automaticité ne peut pas être acceptable.

M. Hugues Chantraine, UDC : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Réfléchissons à la proposition. Il est demandé de procéder à une diminution du coefficient, si les comptes de fonctionnement de la Ville sont positifs deux années de suite.

Dans ce cas de figure, et si j'étais personnellement en charge des finances de la Ville, je me débrouillerais pour introduire des amortissements extraordinaires, afin que les comptes ne soient juste pas positifs. J'y serais doublement gagnant.

L'amendement PLR ne demande rien d'autre que cela. Or, c'est pourtant ce groupe qui s'était opposé avec véhémence aux mêmes amortissements extraordinaires de CHF 12 millions en 2008, alors que les comptes de la Ville avaient bouclé sur un excédent de recettes particulièrement avantageux.

L'amendement du PLR nous semble un peu électoraliste. Le groupe UDC refusera cet amendement, pour le moins exagéré, à sa motion qu'il juge, de ce fait, parfaitement raisonnable et acceptable en l'état.

M. Frédéric Hainard, NPL : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Cela apparaîtra à certains étrange, mais au Nouveau parti libéral, nous sommes aussi d'avis que l'attractivité d'une ville ne se mesure pas

uniquement à son coefficient fiscal. C'est la raison pour laquelle nous combattons l'amendement du Parti libéral radical. Il dénature la motion de l'UDC, que nous soutenons, encore et toujours. Si l'analyse que le Conseil communal nous fait arrive à la conclusion que la fiscalité chaux-de-fonnière ne peut pas être la même que celle du Locle, parce qu'il y a d'autres choses à La Chaux-de-Fonds, nous aurons gagné l'exercice, en termes de fiscalité et en termes de publicité.

Mme Pascale Gazareth, POP : Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président, Sur l'amendement PLR, nous partageons l'avis que l'automatisme n'est pas une bonne chose. Nous devons rester maîtres de ce que l'on fait et des décisions que nous prenons, en termes de fiscalité. Il s'agit de quelque chose de trop important, symboliquement et financièrement, pour se conditionner par des règles d'automatisme.

Si, à chaque fois que cela va bien, on coupe les recettes, quand pourrions-nous renflouer les caisses pour avoir des réserves pour les mauvaises périodes ?

Encore une petite chose par rapport à la remarque de M. Hainard concernant la commission économique de lundi. La gauche y était représentée par au moins deux de ses représentants. Je trouve la remarque un peu déplacée. Je vous remercie.

M. Yves Morel, PLR : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Si vous relisez bien la proposition de l'amendement PLR, vous verrez que nous ne demandons pas d'automatisme, mais nous demandons que le Conseil communal propose une diminution. Celle-ci n'est pas forcément de 100% par rapport aux bénéficiaires déçus. Mais il faut qu'il y ait un signe dans ce sens-là.

Dans ce sens, nous suggérons à chacun de soutenir l'amendement PLR qui est maintenu. S'il est refusé, le PLR refusera la motion UDC.

L'amendement du PLR est refusé par 25 voix contre 6.

La motion est refusée par 22 voix contre 7.

M. Pierre-Yves Blanc, Président : Lors de notre prochaine séance, le 18 mars, nous traiterons les motions. Bonne soirée.

Séance levée à 22h20.

Le président :
Pierre-Yves Blanc

La secrétaire :
Celia Clerc

La secrétaire-rédactrice :
Sylvia Ruchat