

PROCÈS-VERBAUX DU

Conseil général

DE LA
VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS
LEGISLATURE 2000-2004

N° 43

Séance du mercredi 24 septembre 2003, à 19h.30

Salle du Conseil général de l'Hôtel de Ville

Présidence : Mme Fabienne Montandon, présidente.

Trente-quatre conseillères et conseillers généraux sont présents.

Excusé(e)s : Mme Alexandra Billod, M. Patrick Herrmann, M. Laurent Iff, M. Laurent Kurth, M. Nicolas Rohrbach, M. Jacques Rosselet, Mme Pierrette Ummel.

Le Conseil communal siège sans Mme Claudine Stähli-Wolf, excusée.

Le procès-verbal n° 28 (séance commune des Conseils généraux du Locle et de La Chaux-de-Fonds du mercredi 12 juin 2002 au Locle qui n'avait pas pu être enregistrée et dont le procès-verbal a quand même pu être réalisé) et le procès-verbal n° 40 (séance du lundi 23 juin 2003) sont adoptés sans modification.

Lettre de Mme Claudine Stähli-Wolf du 16 septembre

Madame la Présidente, chère Fabienne,

Par la présente, et en accord avec mes collègues du Conseil communal, je vous prie de bien vouloir excuser mon absence à la séance du Conseil général du 24 septembre. Je serai en effet retenue par un événement médiatique en relation avec les prochaines élections fédérales.

En vous souhaitant une séance fructueuse, je vous adresse, Madame la Présidente, chère Fabienne, mes salutations amicales.

Cl. Stähli-Wolf

VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS**ORDRE DU JOUR****43^e séance du Conseil général du mercredi 24 septembre 2003****à 19h30****à l'Hôtel-de-Ville**

1. Nomination
 - a) d'un membre au Comité de la Caisse de pensions (CPC) en remplacement de M. Alain Tissot (PS), démissionnaire
 - b) d'un membre à la commission des Services industriels en remplacement de M. Milko Pambianco (PS), démissionnaire
2. Interpellation avec clause d'urgence de Mme Anne-Marie Girardin et consorts déposée le 25 août 2003 « *Modification du trafic rue Docteur Coullery* »
3. Rapport du Conseil communal du 16 juillet 2003 « Information sur la réflexion liée à *Un parc-Trois Musées* et relatif à une demande de crédit d'étude de CHF 150'000.- concernant ce projet » (reporté le 25 août)
4. Rapport du Conseil communal du 10 septembre 2003 relatif à l'acquisition d'une parcelle de 2'144 m² à détacher de l'article 4343 du cadastre des Eplatures pour la construction d'une halle double d'éducation physique et sportive
5. Rapport du Conseil communal du 10 septembre 2003 à l'appui de demandes de crédit de Fr. 2'513'000.- pour les travaux d'infrastructures et de génie civil et de Fr. 5'480'000.- pour les aménagements urbains, en vue de la réalisation d'une zone de rencontre à l'avenue Léopold-Robert
6. Rapport du Conseil communal du 4 septembre 2003 relatif à la création de SIM Services Industriels des Montagnes neuchâteloises SA
7. Motion de Mme Ariane Pizzolon et consorts déposée le 19 novembre 2002 demandant la création de nouvelles places de jeux
8. Initiative de M. Laurent Kurth et consorts déposée le 19 février 2003 « *Taxes sur l'eau potable et l'évacuation des eaux* »
9. Motion de Mme Pascale Gazareth et consorts déposée le 19 février 2003 « *Opportunité d'un changement d'opérateur téléphonique* »

10. Motion de M. Pierre Bauer et consorts déposée le 27 mars 2003 « *Pour un plan directeur des lumières* »
11. Motion de M. Laurent Kurth et consorts déposée le 28 avril 2003 « *Coordonner et compléter l'offre de salles de réunions* »
12. Interpellation de M. Gérard Bosshart et consorts déposée le 23 juin 2003 et relative à la débaptisation et renomination de places de notre ville
13. Motion de M. Laurent Iff et consorts déposée le 23 juin 2003 « *Police de proximité* »
14. Interpellation de M. Patrick Herrmann et consorts déposée le 30 juin 2003 relative aux inquiétudes des médecins face au futur statut de notre hôpital dans le cadre des nouvelles structures prévues (hôpital unique multi-sites)

CONSEIL COMMUNAL

Mme Fabienne Montandon, présidente : Avant les nominations, je dois dire que le parti libéral a demandé de pouvoir nommer un membre à la commission scolaire. Si vous êtes d'accord, nous ajoutons un point c) au point 1 de l'ordre du jour.

Nominations dans les commissions

En remplacement de M. Alain Tissot, démissionnaire, **M. Cédric Schweingruber**, soc. est nommé membre du comité de la Caisse de pensions (CPC). En remplacement de M. Milko Pambianco, démissionnaire, **M. Didier Capit**, soc. est nommé membre de la commission des Services industriels. A la suite de la démission de M. Laurent Iff pour cause d'incompatibilité, son épouse étant enseignante, M. Antonino Marguccio, lib-ppn, est désigné pour le remplacer à la commission scolaire.

Dates des séances du Conseil général pour le 1^{er} semestre 2004

- lundi 26 janvier 19h30
- mercredi 25 février 19h30
- mardi 23 mars 19h30
- mercredi 28 avril 17h00 (comptes)
- jeudi 27 mai 19h30

Interpellation de Mme Anne-Marie Girardin et consortsModification du trafic Rue Docteur Coullery (urgence acceptée le 25 août 2003)

A la rentrée des vacances, Oh surprise, le trafic a été modifié sur cet axe ! Or, fort est de constater que l'affectation d'une piste réservée aux TC et Taxis entraîne les effets néfastes suivants :

- la sécurité des cyclistes et cyclomotoristes est quasi inexistante (approche des collègues)
- augmentation importante des files d'attentes au carrefour du Casino et à l'intersection Numa-Droz avec comme corollaire le non-respect des phases lumineuses (passage à l'orange voire au rouge, vitesse élevée des véhicules d'où danger pour les piétons traversant Docteur Coullery)
- passage en force des Stop à l'intersection Numa-Droz
- problèmes d'accès à Docteur Coullery depuis les transversales venant de l'Est - débit Sud-Nord fortement diminué
- deux rues: Docteur Coullery et Modulor partiellement réservées aux TC et Taxis !
- Pourquoi et par qui cette mesure a-t-elle été prise ? .

Nous attendons des réponses du Conseil Communal à ce sujet.

Mme Anne-Marie Girardin, lib.-ppn : Je pense que le texte de mon interpellation est assez clair. J'attends une réponse du Conseil communal.

M. Georges Jeanbourquin, directeur de la police : Effectivement, je vais directement répondre aux questions posées par les interpellateurs. Pourquoi cette mesure a-t-elle été prise ? Cette mesure fait partie des décisions prises en matière de sécurité aux abords des collèges. La police locale a élaboré diverses propositions. Ces dernières ont été soumises, comme cela est la règle, à la commission inter-services de l'aménagement urbain, soit la commission CISAMUR où siègent les responsables de tous les principaux services concernés (les Travaux publics, l'urbanisme, les Transports en commun, SIM et bien sûr la police) et ceci avec les trois chefs de dicastères concernés. CISAMUR a ratifié les diverses propositions et le Conseil communal a autorisé leur mise en place.

Parmi ces propositions, vous l'avez déjà vu pour l'essentiel, la police a suggéré la mise en place de deux îlots séparateurs de trafic devant le collège de la Charrière qui devraient être posés prochainement. Nous avons posé 22 "kits-école" sur les routes collectrices qui bordent les centres scolaires. Suite au revêtement de surface qui a été effectué par les Travaux publics à la rue Docteur-Coullery, nous nous sommes posé la question de savoir comment nous allions marquer cette rue et quel statut il convenait de lui donner. C'est suite à cette réflexion qu'il a été proposé de créer une voie bus dans cette rue, et ceci dans le but de ralentir la vitesse des véhicules et d'éviter que des conducteurs utilisent cette rue pour effectuer des dépassements inopinés à vitesses élevées. Nous pouvions constater fréquemment cette situation avec les dangers que cela comportait. Vous le savez, il y a de très nombreux étudiants et écoliers (qui se rendent au CIFOM et dans le Centre Numa-Droz) qui fréquentent les trottoirs et/ou traversent cette rue. Voilà pour les décisions prises.

Concernant le statut de la route. C'est une route collectrice principale de 6,85 m. qui comprend une voie de circulation de 3,30 m. et une voie de bus de 3,40 m. (ce sont les largeurs de la rue) avec un trafic journalier de 4'500 véhicules. Si je la compare avec l'avenue Léopold-Robert qui a un statut de route cantonale, le Pod a 9,20 m. avec deux voies de circulation de 2,90 m. Nous avons des voies plus étroites au Pod et une voie bus de 3,10 m., alors que nous avons 3,30 m. à la rue Docteur-Coullery. Avec bien sûr un trafic sur le Pod qui est plus élevé de 9'600 véhicules par jour.

Les constatations, c'est celles que vous faites également : des files d'attente se forment au carrefour Casino. Après un examen attentif de la situation, nous avons pu relever que les travaux de réfection des façades du Centre Migros interdisent aux véhicules circulant sur l'axe rue du Roulage - rue des Musées et sortant du parking de tourner à gauche dans la rue du Midi, ce qui occasionne ainsi un report de trafic à la rue du Casino. Il y a déjà une première raison qui fait que la rue du Casino est nettement plus chargée que prévu.

Nous pouvons signaler une augmentation de voitures dans la piste restante de Coullery, c'est évident. Mais, et c'est aussi le reproche que vous faites, que le débit sud-nord est fortement diminué. Ceci a surtout permis d'atteindre l'objectif que nous nous étions fixé de ralentir le trafic et d'améliorer la sécurité aux abords des collèges. C'est donc un objectif qui est atteint.

Vous signalez aussi que nous consacrons deux rues aux Transports publics (Docteur-Coullery et Modulor) qui sont partiellement réservées aux TC et aux taxis. Il est clair qu'afin de maintenir l'attractivité des Transports publics dans le contexte où ils doivent circuler, avec un nombre de véhicules privés toujours en plus grande augmentation sur la voie publique, notamment au centre-ville, il est préconisé de réaliser des sites propres pour les Transports en commun partout où cela est possible. Nous pouvons nous poser la question aujourd'hui de savoir s'il serait plus judicieux de transférer les bus de Modulor sur Coullery en bi-directionnel. Mais que deviennent alors les cyclistes et les deux roues ? La problématique est là. Qu'allons-nous faire avec ce type de circulation ? La sécurité des cyclistes et les deux roues n'est pas assurée totalement, elle n'est pas plus mal que dans d'autres voies de circulation. Par exemple, sur le Pod, nous avons la même configuration, sauf qu'à Coullery, encore une fois je le répète, la voie de circulation est plus large (3,30 m. contre 2,90 m. au Pod). Nous allons faire une analyse plus approfondie de ce problème qui fera l'objet de propositions dans le cadre du plan de mobilité. Nous reconnaissons qu'un danger subsiste pour les deux roues dans les deux voies de circulation. Mais si nous autorisons les deux roues à emprunter la voie bus par exemple, c'était une suggestion, ils vont se retrouver devant les bus et cela va ralentir les Transports en commun, d'autant plus que les bus ne peuvent pas déboîter sur ce type de piste. Cela va également poser des problèmes et des dangers aux arrêts de bus. Avant d'autoriser à emprunter la voie bus par les deux roues, nous souhaiterions prendre encore quelques mesures simples et voir leurs effets, notamment en augmentant la distance de présélection depuis le carrefour de la rue de la Paix pour Numa-Droz, par exemple c'est une première proposition afin d'améliorer quelque peu la sécurité. Nous mettrons un pointillé plus en avant sur la voie de bus. Si nous maintenons ces mesures nous pouvons aussi imaginer, avant de repeindre la rue Docteur-Coullery

au printemps prochain, d'élargir encore quelque peu la voie de circulation pour le trafic individuel. Nous pourrions l'élargir encore de dix centimètres sans problème, avec pour effet une voie plus confortable pour le trafic individuel et des automobilistes qui seraient à nouveau tentés de circuler à une vitesse plus grande.

A l'issue des travaux à Métropole-Centre, nous allons faire des comptages pour déterminer les directions empruntées par les différents conducteurs et voir si nous devons effectuer des modifications à la rue du Casino. Nous pourrions mettre avec le tourné à droite, les véhicules qui désirent emprunter la rue Docteur-Coullery, en laissant uniquement le tourné à gauche sur la voie ouest et mettre tout droit et tourner à droite sur la voie Est. C'est aussi quelque chose que nous pouvons imaginer.

Voilà les propositions que nous formulons. La police va continuer d'examiner attentivement la situation, et surtout contrôler que l'objectif que nous avons fixé soit maintenu (aujourd'hui c'est le cas). Encore une fois, nous ne pouvons pas résoudre tous les problèmes et assumer la sécurité totale pour tous les usagés. Ce n'est pas possible par rapport à la configuration des lieux. Après ce temps d'observation, après aussi une évaluation que nous devons faire en hiver, la direction de police fera le point à CISAMUR et nous prendrons les options les plus judicieuses avant de refaire au printemps prochain les marquages au sol. Le Conseil communal suivra attentivement l'évolution de ce dossier avec pour objectif d'assurer la meilleure sécurité possible aux abords des collèges. C'est pour nous une priorité absolue.

Mme Fabienne Montandon, présidente : L'interpellatrice est-elle satisfaite ?

Mme Anne-Marie Girardin, lib.-ppn : Au vu des réponses qui nous sont données par le Conseil communal, oui. Mais j'aimerais juste préciser quand même quelques remarques au niveau de la sécurité des cyclomotoristes et des cyclistes aux abords des collèges : les taxis font des dépassements inopinés.

Mme Fabienne Montandon, présidente : Quelqu'un veut-il s'exprimer ? Non.



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

Information sur la réflexion liée à « Un parc-Trois Musées »
et relatif à une demande de crédit d'étude de CHF 150'000.-
concernant ce projet

(du 16 juillet 2003)

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

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Préambule

La Chaux-de-Fonds abrite cinq musées, dont quatre sont des institutions communales et le cinquième, le Musée paysan et artisanal, est géré par une Fondation et subventionné par la ville.

Cette riche palette culturelle est doublée d'une particularité urbanistique : le Musée d'histoire, le Musée des beaux-arts et le Musée international d'horlogerie sont tous les trois situés dans le même parc public.

Ces trois musées, avec leurs importantes collections, réunis dans le magnifique cadre d'un parc public, présentent une situation et une qualité unique en Suisse et rare en Europe. Il s'agit de profiter de cet atout culturel, existant et réel mais peu exploité.

Les bâtiments dans lesquels sont logées ces institutions appartiennent à des époques différentes : maison de maître du XIX^{ème} siècle pour le Musée d'histoire ; bâtiment monumental de Chapallaz et L'Eplattenier inauguré en 1926 rénové et agrandi en 1993, pour le Musée des beaux-arts ; construction, en bonne partie souterraine, inaugurée en 1974 et oeuvre des architectes Pierre Zoelly et Georges Haefeli pour le Musée international d'horlogerie.

Ces trois bâtiments, hors la richesse de leurs collections, sont en eux-mêmes des témoins très importants et très représentatifs de leur époque ; ils constituent des constructions d'un très grand intérêt. De plus, leur implantation très rapprochée dans le cadre du parc ne prétérite en rien leur qualité propre. La grande subtilité de ce lieu, qui non seulement respecte chaque architecture, mais les met en

valeur, offre un potentiel extraordinaire pour une réflexion architecturale et urbanistique de grande qualité artistique.

Cette diversité des époques (donc des esthétiques), et la variété des disciplines traitées, ont longtemps masqué les effets très positifs que pourrait provoquer l'exploitation intelligente de cette proximité.

D'autre part, le « contenant » de ces institutions, c'est-à-dire le parc lui-même, devrait être englobé dans la réflexion générale.

Les différents développements qu'a connus cette dernière décennie, tant sur le plan de la gestion générale des institutions que de l'interdisciplinarité scientifique ou les nouveaux comportements des « consommateurs » culturels, ont débouché sur des réflexions visant à prendre en compte, de manière positive et rationnelle, la particularité que constitue cette proximité.

Au début des années nonante, un premier état de la question avait été élaboré par les responsables des musées et le Délégué aux Affaires culturelles, mais la situation économique et d'autres priorités avaient mis le projet en veilleuse.

Avec le nouveau siècle, cette question s'est posée à nouveau avec plus d'acuité parce que nous avons une vision différente des apports culturels et de l'importance de la mise en valeur des atouts spécifiques de notre cité.

Pour débattre des possibilités de collaborations techniques, administratives, informatives, pédagogiques, voire de contenus, il a paru nécessaire de composer un groupe de travail animé par le Délégué aux Affaires culturelles et comprenant les conservateurs, soit Mme Sylviane Musy, M. Ludwig Oechslin et M. Edmond Charrière, mais aussi deux représentants de chaque commission concernée.

C'est ainsi que les trois présidents des commissions : Mme C. Corthésy (MBA), Mme S. Zaslavsky-Perret (MH) et M. J.-R. Bannwart (MIH) accompagnés de MM. D. Musy, D. Le Duc et F. Matile, ont rejoint les gens du « terrain » afin d'élaborer une réflexion et des propositions quant à la construction d'une véritable réflexion autour de l'idée « Un parc / trois musées » (titre de travail).

Le groupe de travail a exclu d'emblée la facilité qui consistait à ne s'occuper que de la partie la plus spectaculaire du projet soit les liaisons physiques entre les 3 Musées. Il a estimé que les liaisons physiques entre les 3 Musées ne devaient pas être considérées comme une fin en soi mais qu'elles devaient être le résultat logique d'un processus complet de collaboration.

Il a estimé que la réflexion devait porter sur les besoins de l'ensemble des institutions et prendre en compte tous les aspects d'un fonctionnement quotidien d'une institution. Sans une réflexion de fond sur le fonctionnement futur des 3 institutions et la mise en pratique de ces préalables, les liaisons physiques pourraient faire apparaître des difficultés dans le fonctionnement des institutions et ne pas atteindre l'objectif final visé par le projet.

Le groupe de travail a donc décidé de commencer par les aspects de fonctionnement les plus élémentaires mais aussi les plus faciles à mettre en

place et de construire ainsi un processus logique de mise en synergies des outils et des compétences.

La réflexion doit être considérée comme évolutive. Il y a d'une part des aspects immédiats liés à la gestion quotidienne qui peuvent être concrétisés à l'interne des institutions et d'autre part des projets à moyen ou long terme susceptibles d'avoir des conséquences architecturales à réaliser ultérieurement, soit des liaisons entre les institutions, des accès nouveaux ou la construction d'un « pavillon ».

Afin de mettre en place un ensemble cohérent, l'examen de l'infrastructure des trois institutions a mis en évidence que la rénovation et l'extension du Musée d'histoire, depuis longtemps envisagée, reste prioritaire, les deux autres institutions étant, soit récentes, soit déjà rénovées et étendues.

La première étape importante, au-delà des aménagements techniques mineurs, reste donc liée aux travaux à entreprendre au Musée d'histoire.

2. Projet de réaménagement du Musée d'histoire

Aujourd'hui, le Musée ne remplit plus de manière satisfaisante sa fonction de diffuseur et de vulgarisateur de l'histoire locale. Il n'accomplit cette mission que par ses expositions temporaires, alors que l'intérêt potentiel pour l'histoire de la Ville est grand, aussi bien parmi ses habitants que parmi les visiteurs de passage. Une collection permanente digne de la muséographie actuelle permettrait à chacun de mieux comprendre ce phénomène un peu particulier qu'est La Chaux-de-Fonds.

La commission du Musée d'histoire a accepté à l'unanimité les principes qui doivent régir cette transformation en attente depuis 1987/1988.

Les trois niveaux du bâtiment seraient attribués à la collection permanente remaniée, alors que les caves seraient affectées aux expositions temporaires. Cette transformation des caves pourrait permettre l'ouverture d'une liaison directe avec le MIH. En effet, les constructeurs du Musée international d'horlogerie avaient déjà envisagé la possibilité d'une liaison directe entre les deux institutions en laissant sans armature métallique le mur en béton qui jouxte la cave nord-ouest du Musée d'histoire.

Le « fil rouge » de la collection permanente serait un déroulement chronologique allant de la petite communauté villageoise érigée en mairie du 17^{ème} siècle à la métropole de l'horlogerie du 20^{ème} siècle.

Un accent tout particulier serait mis sur le rapport dynamique que la Ville entretient avec l'ici et l'ailleurs, par exemple par l'immigration de nouveaux habitants d'origine suisse alémanique et étrangère aux 19^{ème} et 20^{ème} siècles, ou par les innovations de toutes sortes que les négociants en horlogerie rapportaient de leurs voyages et tentaient d'adapter à leur ville.

Pour faciliter la compréhension de ce « fil rouge » chronologique, les collections spécifiques (armes, gravures, numismatique) ne seraient plus mises en valeur séparément, mais intégrées à la présentation globale.

La visite du Musée constituerait alors un tout cohérent. Par les thèmes qu'elle aborderait, elle devrait inciter le visiteur à découvrir d'autres musées de la Ville, principalement les deux institutions voisines avec lesquelles le Musée d'histoire réaménagé est appelé à constituer un véritable pôle culturel.

D'autre part, le « contenant » de ces institutions, c'est-à-dire le parc lui-même, devrait être englobé dans la réflexion générale.

Tels sont les motifs et le cadre dans lequel s'inscrivent les idées et les propositions ci-dessous.

3. Des collaborations sur le plan de la gestion générale

A part des développements importants liés à cette situation unique qui voit ces trois musées dans un parc, le groupe de travail s'est occupé des aspects pratiques.

Le premier examen effectué pour prendre en compte les effets positifs de la proximité des institutions a porté sur la question de la conciergerie des musées.

La situation actuelle, qui voit chacun régler les problèmes quotidiens de façon individuelle n'est pas satisfaisante.

Plusieurs études menées, il y a déjà quelques années, par les Travaux publics et les trois conservateurs montrent que la dotation en personnel de nettoyage et de surveillance est insuffisante et devrait être augmentée. Depuis l'ouverture des Musées entre midi et 14 heures, ce constat reste une réalité.

La constitution d'une équipe de nettoyage qui interviendrait dans chaque institution permettrait une plus grande régularité et efficacité de ces tâches quotidiennes.

Au sein de cette équipe, chacun devrait intervenir, en principe, dans un lieu déterminé et qui reste le même, car il y a, hors le nettoyage du bâtiment lui-même, des entretiens d'éléments spécifiques à chaque musée. Cependant, en cas d'absence de l'un ou l'autre intervenant dans une institution, pour des raisons de vacances ou de maladie, une personne polyvalente devrait pouvoir combler la carence.

Particulières aussi sont les tâches de régie, et celles-ci ne doivent pas être confondues avec les nettoyages. Il s'agit de travaux liés au contrôle du fonctionnement technique du bâtiment et d'assistance technique à la conservation et aux montages d'expositions. Ces fonctions de régie sont très importantes pour la vie des institutions et les compétences qui y sont liées doivent être plus clairement définies.

En ce qui concerne un autre point de gestion, la surveillance, il apparaît que dans ce domaine la mise sur pied d'une équipe commune aux trois musées est tout à fait envisageable, et les membres de cette équipe devraient pouvoir intervenir indifféremment dans chaque lieu.

Le groupe de travail s'est aussi penché sur le problème des horaires, qui étaient différents jusqu'en 2002.

Il paraissait en effet impossible d'imaginer qu'en souhaitant des synergies fortes, on ne réussisse pas à harmoniser les heures d'ouverture et les jours fériés de ce qui devrait, à l'avenir, être considéré certes comme trois identités mais perçu comme une seule entité par le public.

Heureusement, cette nécessité avait déjà été prise en compte par les commissions des musées et, dès avril 2003, les horaires ont été rendus semblables dans les trois lieux.

Autre aspect important : la billetterie devrait elle aussi être repensée complètement. Mêmes billets, système de gestion identique, création d'un billet individuel et d'un billet combiné donnant droit à l'entrée dans les trois musées, non obligatoirement le même jour, sont des éléments incontournables d'une gestion nouvelle.

Qui dit billet commun, dit aussi élément visuel partagé et création d'une identité graphique à trouver, ainsi que d'une dénomination (Un parc / trois musées étant une appellation de travail pour l'instant). Ce visuel étant choisi, il devrait également être décliné dans des papillons, dépliants et affichettes communs, sans oublier la signalétique générale.

Le groupe de travail s'est aussi interrogé sur la possibilité de disposer par sponsoring d'un véhicule utilitaire. Cette idée a été rapidement abandonnée. Le groupe de travail a estimé que plusieurs services communaux possèdent des véhicules de service et que l'utilisation de ces véhicules devraient être possible en cas de nécessité.

Enfin, le groupe de travail a constaté le fait qu'il manque des lieux de stockage et qu'il n'y a pas, à proximité ni en ville, un abri pour la protection des biens culturels. Un projet est actuellement à l'étude dans le cadre de la réhabilitation des Abattoirs.

De même, il faudra résoudre le problème de l'intégration des collections non accessibles comme, par exemple, la collection d'ethnographie, actuellement sous la responsabilité du Musée d'histoire naturelle et qui par manque de place n'est pas présentée au public. Cette collection est actuellement hébergée dans les locaux de l'école d'Art ou les conditions de stockage sont totalement inadéquates. Cette collection doit être mise en valeur soit dans le futur Naturama, soit dans d'autres lieux.

4. Des collaborations sur le plan de la promotion et du fonctionnement

Nous avons évoqué ci-dessus les éléments de marketing nécessaires à construire et faire vivre ce nouveau concept d'offre pour les visiteurs « Un parc / trois musées », à savoir les supports de communication tels les affiches, annonces, dépliants, site Internet et autres moyens. Nous estimons que le développement de cette nouvelle image doit être confié à des spécialistes.

Le groupe de travail a relevé qu'il est actuellement devenu indispensable que tous les documents, mais surtout les notices dans les musées soient plurilingues (au moins traduits en allemand et en anglais) et estime qu'il serait idéal de disposer d'un(e) attaché(e) de presse, disposant d'un réseau capable de présenter, de manière attractive les réalisations de chacune des institutions. Ce travail pourrait être éventuellement confié au chargé de communication de la Ville.

Il faudra aussi réfléchir au problème de la communication ciblée, soit celle avec les médias et celle avec les publics liés aux écoles.

Ce problème n'est pas nouveau et est depuis des années à l'ordre du jour des 3 commissions des Musées.

La très grande nécessité de disposer d'une personne compétente sur le plan pédagogique, personne qui conçoit le type d'animations spécifiques à chaque exposition, qui entretient les relations avec le milieu enseignant et les directions d'écoles, qui peut motiver et guider l'implication des enseignants, souvent peu sûrs d'eux-mêmes lorsqu'ils pénètrent dans un musée, est devenu une option à privilégier.

La Ville de Neuchâtel a créé un poste partiel et la personne choisie, Mme Marianne de Reynier, dans le cadre de son travail de diplôme pour obtenir un titre en gestion culturelle, a choisi d'examiner le cas des musées chaud-fonniers face à une telle problématique. Ce travail et les propositions qui y sont faites nous donnent la possibilité de discuter plus à fond de la création d'une telle fonction. Cette fonction fait d'ailleurs l'objet d'une motion déposée au Conseil général par Pierre Bauer en février 2002.

Enfin, la possibilité d'éditer un bulletin trimestriel, qui résumerait les activités à venir des trois musées ainsi que les animations et les projets communs, a également été évoquée.

5. Des collaborations sur le plan scientifique

Si la rationalisation de la gestion générale des trois institutions est un premier pas, l'objectif important reste, sans aucun doute, la nécessité de développer des collaborations intéressantes sur le plan des contenus des expositions, sur le plan des mises en commun de connaissances scientifiques, sur le plan de projets qui lient les trois musées et, par là-même, incitent les visiteurs à se rendre dans chacun d'entre eux.

L'expérience tentée avec la manifestation « Point(s) d'eau » a démontré aux responsables de nos institutions les possibilités offertes à chacun, et cela dans le respect des autonomies et des identités particulières.

Plusieurs pistes ont été dégagées par le groupe de travail dans le domaine des collaborations inter-musées.

La première est celle d'expositions communes, à intervalles réguliers, qui traitent d'un thème particulier que chaque lieu illustre selon ses spécificités.

En 2005-2006 par exemple, aura lieu à La Chaux-de-Fonds une grande manifestation autour de l'Art Nouveau. C'est là une thématique qui permet aux trois musées concernés de développer une réflexion historique, artistique et d'esthétique industrielle, de faire à nouveau œuvre commune en présentant des exemples tant en histoire qu'en horlogerie ou en arts plastiques.

La deuxième piste est de mettre en évidence la connaissance des objets des collections mise en relation avec leur contexte esthétique et historique, ainsi qu'avec leur histoire sociale (à qui ont-ils appartenu, comment sont-ils arrivés dans l'institution, etc.).

Les débats du groupe de travail ont permis de dégager une troisième piste, très importante, qui est la cohésion entre les institutions. Cette approche permettra, mieux que maintenant encore, de raconter l'histoire de la région, l'histoire des techniques et la créativité esthétique générée par cette histoire. Ainsi un lien peut-il être créé entre les trois musées du parc.

Cette piste ne peut être suivie que par une intervention qui touche aux expositions permanentes par la création d'un « fil rouge ».

Celui-ci permettrait de montrer l'ouverture au monde de cette région, et pourrait pallier le manque de contextualisation des objets présentés dans les institutions.

Suite aux débats, une proposition a émergé : la création dans chaque musée d'une salle consacrée à Charles-Edouard Jeanneret, puisque Le Corbusier a non seulement des liens avec la Ville mais que nous avons aussi des documents et des témoignages physiques de ces liens.

Les meubles de Le Corbusier pourraient être exposés de manière permanente au MBA, le MH pourrait se charger des documents sur le « design », et traiter de la présence de l'Art Nouveau issu de l'Ecole d'Art dans l'espace public et privé, enfin, le MIH illustrerait les relations entre l'architecte et le monde horloger.

Une autre possibilité de thématique permanente réside dans l'illustration de la naissance de La Chaux-de-Fonds, de son évolution à travers l'horlogerie artisanale pour finalement déboucher sur la période de l'horlogerie industrialisée, tout ce développement étant vu par le biais de l'architecture si particulière à notre cité, et qui fait son intérêt pour les visiteurs étrangers à la région, voire au pays.

Nul besoin de démontrer que la création d'un « fil rouge » lié aux expositions permanentes, est un argument de poids pour convaincre le visiteur de ne pas s'arrêter à une seule institution et susciter sa curiosité pour les autres musées.

6. Les liaisons physiques et les espaces communs

Tous les éléments que nous venons de décrire s'inscrivent à l'intérieur des institutions, mais il est évident que ces collaborations plus étroites que nous souhaitons peuvent aussi avoir des conséquences sur le plan des relations physiques entre les trois musées.

Les accès et cheminements entre les trois institutions doivent, dans la perspective de ces fonctionnements nouveaux, être repensés. Doivent-ils être souterrains, doivent-ils se construire en surface, le groupe de travail ne peut se prononcer encore.

En revanche, il paraît logique de regrouper sur un seul site billetterie, service pédagogique, stand de vente, bibliothèque et cafétéria, pour l'ensemble des trois institutions.

Le groupe de travail est d'avis qu'il ne faut pas aller au-delà d'une conception de cafétéria un peu développée (petits en-cas froids mais sans restauration), afin de ne pas compliquer les problèmes de gestion, d'autant que l'offre en restaurants s'étoffera par l'ouverture d'un établissement dans le complexe culturel de « l'Heure Bleue ».

Toutes les réflexions architecturales qui entraîneraient des modifications doivent être envisagées en relation avec le contexte du parc des musées. On sait que Mme Céline Magnollay-Steiger, pour son travail de diplôme de fin d'études de la HES de Lullier, en architecture du paysage, a présenté un projet de réaménagement de ce parc, travail de diplôme acquis par la Ville, et il semblerait logique, dans le cadre de changements importants, que tous ces éléments soient pris en compte.

Une étude de faisabilité tenant compte aussi bien des enjeux architecturaux que culturels nous semble indispensable et devrait être attribué à une équipe composée d'un architecte et d'un muséographe.

Le mandat attribué à l'architecte devrait comporter les aspects suivants : les possibilités techniques de liaisons internes ou externes entre les trois Musées en tenant compte du respect architectural des bâtiments existants, de leur implantation dans le site, des besoins et possibilités éventuelles de l'implantation d'un espace d'accueil commun, de la cohésion avec le plan de mobilité et de la liaison avec les autres lieux culturels comme le théâtre restauré.

Le muséographe doit accompagner la réflexion des conservateurs dans la conception du « fil rouge », notamment en ce qui concerne sa présentation dans chaque musée, sa cohérence entre les trois lieux et réfléchir également aux liens avec le théâtre à l'italienne restauré. Celui-ci devra aussi s'inscrire parmi les lieux à visiter ainsi que l'exige son classement de monument historique d'intérêt national.

Nous espérons que ce rapport vous convaincra de la nécessité de construire les synergies décrites ci-dessus, synergies qui vont dans le sens d'une valorisation importante des musées, d'une plus grande rationalité de leurs gestions techniques, et d'un renforcement de l'attractivité de la Ville pour les habitants et pour les gens de l'extérieur.

Le groupe de travail est conscient que tous ces changements ne peuvent se faire que par étapes.

7. Conclusions

Le Conseil communal a accepté les conclusions du rapport du groupe de travail « Un parc-trois Musées » et le soumet à l'approbation du Conseil général.

Au terme de cette première étape il s'agit cependant de mettre en œuvre dès à présent les propositions faites, afin de marquer la volonté politique de changements :

Les étapes qui, au sens du groupe de travail, sont prioritaires :

- Attribution d'un mandat d'étude pour la faisabilité du projet à une équipe composée d'un muséographe et d'un architecte, dont l'objectif a été décrit dans le chapitre 6.
- Rénovation du Musée d'histoire afin de permettre la mise en place de l'exposition nouvellement pensée sur l'histoire régionale.
- Gestion administrative et technique : résolution des problèmes internes liés à la conciergerie, l'entretien des bâtiments, surveillance et billetterie commune.
- Mise en place d'un « fil rouge » dans les espaces d'expositions permanentes des trois musées.
- Continuation de collaborations au sein d'opérations communes entre les musées et suite de l'élaboration d'un véritable concept autour des institutions, du site et de sa promotion.
- Elaboration d'un service pédagogique sous une forme à réfléchir.

Pour concrétiser la mise en œuvre de cet important projet, le Conseil communal vous propose d'accorder un crédit de pré-étude afin d'analyser la faisabilité de la transformation des caves du Musée d'histoire, la circulation interne du Musée d'histoire, des possibilités de liaisons avec le Musée international d'horlogerie et le Musée des Beaux-Arts ainsi que tous les autres objectifs décrits au chapitre 6.

Ce sont là les premiers pas qui pourront déterminer alors un programme de liaisons architecturales permettant la finalisation du concept. Ainsi défini, celui-ci pourrait être la base d'un programme de concours d'architecture dont l'intérêt et la portée dépasseraient de loin les frontières communales ; il apporterait à notre

citée une image et un éclat particulier par la qualité du parc lui-même et surtout par les trois édifices qui sont des architectures remarquables toutes très spécifiques de leur époque et très révélatrices des étapes importantes de développement de la ville.

La première étape du plan de mobilité va mettre en valeur la partie de la Ville qui va de la Grande-Fontaine au Théâtre à l'italienne rénové et s'étendra jusqu'au Parc des Musées. Cette vaste zone de rencontre permettra le développement des offres touristiques et culturelles qui ne peuvent qu'améliorer notre image et dont nous devons tirer bénéfices. Ce programme, pour ambitieux qu'il paraisse, est la condition même d'un développement cohérent et harmonieux, et d'une utilisation maximale d'une particularité qui recèle des potentialités très grandes.

Il est évident que les habitants de la ville et les visiteurs extérieurs, si toutes les possibilités de synergie sont utilisées, seront séduits par ce site unique qui, à la fois, racontera l'histoire de notre région sous différents aspects et parlera du temps, de sa mesure et de sa traduction dans l'histoire humaine. Ce site constituera le pendant de Naturama, qui regroupera également trois institutions et dont les activités se déploieront de manière coordonnée dans le domaine de la connaissance de l'environnement.

Les commissions des trois Musées : le Musée international d'horlogerie, le Musée d'histoire et le Musée des beaux-arts, se sont réunies dans une séance commune qui a eu lieu le 5 mai 2003 dans la salle du Conseil général. Elles ont analysé et accepté le concept général de ce rapport et la mise en pratique par étapes de ses conclusions.

Par conséquent, nous vous demandons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir accepter l'arrêté suivant :

LE CONSEIL GENERAL
DE LA VILLE DE LA CHAUX DE FONDS
Vu le rapport du Conseil communal,

arrête :

Article premier - Un crédit de CHF 150'000.- est accordé au Conseil communal pour un mandat d'une étude de faisabilité concernant le projet « Un Parc-trois Musées ».

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent arrêté.

Article 3.- Les dépenses seront amorties au taux de 25%.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Président

Chs Augsburgger

La secrétaire

C. Stähli-Wolf

M. Markus Stähli, rad. : Le groupe radical a étudié avec une grande attention le rapport du Conseil communal pour l'étude "Un parc-Trois Musées". Nous trouvons que la collaboration pour les trois musées est une très bonne solution de gestion tant administrative, fonctionnelle que technique. Le système des heures d'ouvertures identiques de tous les musées sera très apprécié par le public, ainsi que les billets d'entrées individuels ou combinés.

En ce qui concerne les cheminements entre les trois musées, il serait préférable d'avoir quelque chose en surface. Il est plus agréable de se promener dans une verrière au milieu d'arbres et de fleurs en contemplant les très belles collections plutôt que de passer dans des sous-sols sans oublier le problème que pose notre climat hivernal. Nous accepterons le crédit d'étude de Frs 150'000.-. Nous vous remercions.

M. Pierre-Alain Thiébaud, éco. : Je lis le texte de M. Patrick Herrmann, excusé ce soir pour des raisons professionnelles.

"Un parc-Trois Musées". Tic tac, fait, dans nos régions, le temps qui passe quand il passe et qu'il tape à la porte... Il nous rappelle que nous sommes au début d'une séance importante, comme nous en attendons plus souvent, que nous allons devoir réfléchir sur la trace que nous allons laisser, que nous allons pour une fois être contraints d'afficher une cohérence seule à même de lui résister et de nous permettre d'espérer en l'avenir. Il est vrai que le monde alentour bruisse de rumeurs inquiétantes, que le grondement sourd des vagues économiques qui secouent l'horizon ne saurait être ignoré et perturbe quelque peu nos neurones "neurasthénisés". D'un autre côté, nous savons confusément, sans oser le crier, que les milieux politiques qui n'ont en tête et en guise d'idées qu'une politique fiscale orientée à la baisse ont tout faux. Et nous sommes même sûrs que parier sur la qualité de vie et sur des projets collectifs mobilisateurs est la seule voie à même de créer une dynamique de succès, de confiance, parce que cela nous permet d'échapper à une réflexion, pour ne pas dire des réflexes, uniquement basée sur la peur et l'égoïsme. C'est seulement ainsi que nous pouvons nous assurer le respect de nous-mêmes.

Pour revenir aux moutons de notre rêve, c'est donc dans un contexte économique troublé qu'est sollicité un modeste crédit de pré-étude pour étudier la faisabilité et les coûts du projet "Un parc-Trois Musées", sur la base du rapport d'un groupe de travail qui en évoque lui-même trois autres, à savoir le Naturama, le plan de mobilité, et, en toile de fond de plus en plus présente puisqu'elle imprègne déjà jusqu'aux délibérations de la commission des SIM, l'Agenda 21.

Aujourd'hui, nous, les Verts, avons l'occasion d'affirmer avec force notre soutien résolu et convaincu à chacun de ces quatre projets; nous les appuierons avec tout le poids de notre insupportable légèreté politique. Pour nous, ce sont là des projets mobilisateurs, dont les habitants de cette région ont besoin pour tenir ensemble, et ils véhiculent tous une réflexion sérieuse, profonde, dont la cohérence est évidente et devrait tenir le choc des prochaines générations. Et, dans la foulée, nous tenons ici à remercier le Conseil communal de nous offrir une séance comme nous en avons peu, une séance que nous avons tactiquement, pour faire écho au temps, appelées de nos vœux à réitérées reprises.

En ce qui concerne précisément le projet "Un parc-Trois Musées", nous pouvons sans peine nous rallier au raisonnement du groupe de travail dans ses grands principes avec les idées de remodelage du Musée d'histoire et des collaborations et synergies inter-musées. Certes quelques-uns des aspects évoqués demeurent un peu flous et nous pourrions exprimer des réserves sur les cheminements souterrains entre les trois institutions, mais, même s'il s'agit là d'une question de fond au sens littéral du terme, nous sommes bien conscients qu'il n'est pas encore temps de lancer une telle discussion.

Sans remettre aucunement en cause notre appui, nous aimerions cependant poser trois petites questions à peine plus qu'anodines. Premièrement, comment seront répartis les Frs 150'000.- demandés et avez-vous déjà une idée des institutions, entreprises ou personnes qui seront mandatées ? Deuxièmement, les fonctionnements communs prévus entre les trois musées ne nous font-ils pas courir le risque de voir diminuer nos chances de succès lorsque nous solliciterons un appui de la Confédération pour les subventions du MIH ? Troisièmement, pour clore notre réflexion et vérifier jusqu'où ira le courage du Conseil communal, nous aimerions savoir si celui-ci a la ferme intention de mener les quatre projets que nous avons évoqués de front; sinon, a-t-il déjà une petite idée des priorités qu'il entend fixer, ou envisage-t-il déjà de faire opérer un choix douloureux par le législatif dans un avenir raisonnablement rapproché ? Je vous remercie de votre attention.

Mme Anne-Marie Girardin, lib.-ppn : Le rapport qui nous est présenté ce soir a suscité au sein de notre groupe des commentaires et remarques. Notre groupe se plaît à relever ceci. Les informations sur la réflexion "Un parc-Trois Musées" qui nous sont données ce soir nous font dire que c'est un projet fort séduisant : fil rouge dans les espaces d'expositions permanentes des trois musées, billetterie commune, gestion administrative et technique commune, profiter de l'emplacement géographique actuel de nos trois musées (Musée des beaux-arts - Musée international d'horlogerie - Musée d'histoire) dans un parc magnifique pour trouver un moyen de les réunir; que lors d'un travail de diplôme, une personne s'y soit penchée et ait approfondi les possibilités, bravo.

Comme il est fait mention dans le rapport, il s'agira de réunir des bâtiments appartenant à des époques différentes. Quel challenge ! Au cours de la lecture de ce rapport, nous nous rendons bien compte que des solutions peuvent être envisagées; mais avec les infrastructures et la compétence de personnes dont nous disposons actuellement, est-il vraiment nécessaire d'investir un montant de Frs 150'000.- pour une pré-étude, qui, à notre avis, nous paraît élevé ? Le Conseil communal peut-il nous indiquer comment ce montant a été calculé dans cette première étape et si la suite du développement a été chiffrée ? Ne pourrions-nous pas trouver des synergies existantes à l'interne de l'administration communale ?

Voici quelques pistes qui ont peut-être déjà été abordées. Collaboration sur le plan de la gestion générale. Je prendrai un point. Une billetterie commune : bravo. A titre d'exemple, une billetterie existe déjà au Musée international d'horlogerie. Ne pourrions-nous pas l'utiliser pour les trois musées à moindre frais ?

Gestion administrative et technique. Toutes les solutions ont-elles été envisagées ?

Est-il nécessaire dans le cadre des liaisons physiques et les espaces communs d'attribuer un mandat d'étude pour la faisabilité du projet à une équipe ?

Collaboration sur le plan de la promotion et du fonctionnement. Là encore bravo. Mais est-ce que cela suscitera davantage la curiosité des visiteurs ? Avez-vous pris le problème par le bon côté ? Une belle promotion conçue par des "spécialistes" atteindra-t-elle un plus grand nombre de personnes ?

Collaboration sur le plan scientifique. L'expérience tentée avec la manifestation "Point(s) d'eau" a-t-elle eu toutes les répercussions escomptées ? Peut-être est-ce un peu trop tôt pour se prononcer ?

La deuxième piste. Je cite en page 7 du rapport. "La deuxième piste est de mettre en évidence la connaissance des objets des collections mise en relation avec leur contexte esthétique et historique, ainsi qu'avec leur histoire sociale". Là aussi n'y aurait-il pas la possibilité de travailler en collaboration avec la Bibliothèque de la Ville et celles du Musée d'histoire et du MIH ?

Au vu de ce qui précède, sur le fond, le groupe libéral n'est pas opposé à ce projet mais trouve la demande de crédit d'étude trop élevée. Aussi, le vote de notre groupe sera partagé entre l'abstention et le refus. Je vous remercie de votre attention.

M. Francis Stähli, pop-us : Ce rapport, "Un parc-Trois Musées" nous présente une intéressante réflexion prospective conduisant à des propositions et à une demande d'un crédit d'étude. D'une manière générale, l'ensemble a suscité dans notre groupe un vif intérêt et nous remercions toutes les personnes qui ont participé à l'élaboration de ce projet. Nous partageons leurs considérations mais nous avons aussi des réserves, ce du moins avant d'avoir reçu les explications complémentaires du Conseil communal.

L'idée de mettre en relation nos trois musées au niveau de leur organisation et de leurs expositions respectives nous paraît excellente, à condition toutefois que chacun garde sa spécificité, le Musée des beaux-arts par exemple doit rester un musée des beaux-arts tout en étant associé à l'action des autres. La notion de fil rouge nous paraît en fait relever de cette conception, aussi l'approuverons-nous, puisqu'elle propose un système de relais et de renvois sans absorption.

A discuter peut-être encore le choix de Le Corbusier pour jouer ce rôle, plutôt que de prendre un thème plus général lié à la construction d'objets et d'espaces auxquels Le Corbusier serait bien sûr associé, mais avec d'autres.

S'agissant de la liaison physique entre les trois musées, nous sommes là vraiment très réservés quant à la concevoir de manière souterraine, sauf en ce qui concerne celle entre le Musée d'histoire et le Musée d'horlogerie, puisqu'elle est déjà pratiquement prévue et qu'elle se réalisera sans frais trop grands.

Pour nous, du point de vue des liaisons dans l'espace, c'est le parc qui doit en priorité structurer ce lieu et proposer d'agréables et d'intéressants cheminements permettant aux visiteurs des respirations comme un travail d'étude, un travail de diplôme le propose.

Concernant le réaménagement du Musée d'histoire proprement dit, nous souscrivons entièrement à la conception projetée et nous considérons également que ce réaménagement est une priorité. D'autres idées nous ont également séduits. Par exemple la mise en place d'un délégué pédagogique à même de traduire à des

auditoires spécifiques des dimensions culturelles et artistiques de nos musées. Ou encore, nous avons été séduits par le projet de mettre en évidence le contexte esthétique, historique et social des objets des collections, avec cette remarque que l'histoire sociale d'un objet ce n'est pas seulement d'indiquer à qui il a appartenu ou comment il est arrivé dans l'institution, mais c'est aussi les conditions de travail et de vie de ceux qui l'ont fabriqué. A cet égard, nous réitérons notre demande, qui date d'assez longtemps, que cette dimension soit présente notamment au Musée d'horlogerie.

Venons-en maintenant au crédit d'étude. Nous avons été surpris par son montant, ainsi que par le fait qu'il n'est pas exactement décomposé entre ses parts architecturales et muséographiques. S'agissant de cette dernière, nous acceptons l'apport d'un muséographe extérieur, si cela s'avère nécessaire, autrement dit à la demande de tel ou tel conservateur, mais non par principe. Quant à la part architecturale, je répète que nous sommes loin d'être convaincus par une liaison souterraine entre les trois musées. C'est une idée ancienne mais c'est peut-être aussi un stéréotype, un mythe qui n'apporte à notre avis pas de véritables améliorations, ni de fond, ni conviviales, alors que son coût peut déjà être estimé être élevé d'où peut-être celui du crédit d'étude demandé. Il nous semble que l'argent, qui est précieux, doit être mis ailleurs, notamment quand nous savons que les budgets de fonctionnement de ces musées sont, par rapport à la norme d'autres villes comparables, en fait très restreints. Et donc, si nous approuvons une mise en réseau des musées au niveau des collaborations culturelles, et si nous sommes pleinement d'accord que le Musée d'histoire doit être rénové, nous restons sceptiques sur le reste et en tout cas nous attendons des explications, disons plus fournies de la part du Conseil communal pour justifier un tel crédit d'étude. Bien entendu, il est possible qu'au fond ce crédit d'étude soit une première approximation et qu'en réalité tout ne soit pas nécessairement dépensé si nous réfléchissons vraiment à ce que nous voulons faire. Je vous remercie.

M. Pierre Bauer, soc. : Le groupe socialiste votera l'arrêté qui nous est soumis et approuve les réflexions politiques du rapport du Conseil communal. Nous saluons en effet la volonté du Conseil communal de penser la rénovation du Musée d'histoire dans un cadre prospectif. Nous apprécions que la réflexion aille dans ce qui nous semble être le bon sens, à savoir une meilleure mise en valeur de notre patrimoine horloger (ce que demande d'ailleurs une récente motion du groupe socialiste), mais aussi de mieux mettre en valeur l'histoire et les beaux-arts dans notre région. Ces objectifs vont d'ailleurs dans le sens du rapport complémentaire de la commission prospective adopté le 23 avril 2002 qui prévoyait en particulier, dans le chapitre réservé à la culture, je cite "d'intensifier les synergies entre les musées (création d'une liaison physique entre le MIH, le MBA et le MH; régies, cafétéria et heures d'ouverture communes des musées, etc.)". Fin de citation. Nous sommes donc heureux que les objectifs retenus dans le rapport de la commission prospective soient en voie de concrétisation.

Cependant, nous aimerions que le Conseil communal ne s'arrête pas en chemin et pousse encore plus loin la réflexion en vue de la meilleure synergie possible entre les musées. Certes, il ne faut pas viser à tout prix et dans tous les cas des fusions et des

solutions unificatrices, car cela n'est pas forcément la panacée. De plus, même s'il s'impose d'arriver le plus rapidement possible à une liaison physique entre les musées et à des collaborations étroites à divers niveaux, cela ne signifie bien sûr pas qu'il faille par exemple viser à terme une solution prévoyant un seul conservateur pour les trois musées. En effet, la conservation dans des domaines comme l'horlogerie, l'histoire ou les beaux-arts constitue pour chacun d'eux une discipline et un métier en soi, de sorte que cela exige une approche spécifique et qu'il faudra toujours trois conservateurs; même s'il est très profitable, très utile, d'envisager un fil rouge et une collaboration.

Cependant, de nombreuses tâches administratives ou de relations publiques peuvent faire l'objet d'une approche d'abord coordonnée, puis absolument commune. Ne faut-il pas imaginer un administrateur commun pour les trois musées qui formeraient à terme une entité unique avec sa logique et sa dynamique propres ? Ne devons-nous pas rapidement, rapidement, je le souligne, avoir une seule billetterie, une seule structure pour les nettoyages, l'accueil, la publicité, etc., ceci pour être plus performants et augmenter notamment le nombre de visiteurs et la dynamique des trois musées ? Toutes ces questions méritent réflexion !

Dès lors, nous souhaiterions que le Conseil communal mette rapidement en place – en collaboration avec les trois conservateurs – une réflexion plus approfondie sur les structures organisationnelles futures, quitte à réunir dans cette perspective de réflexion, non seulement les trois conservateurs, mais aussi les membres des trois commissions des musées (qui pourraient d'ailleurs peut-être à terme ne former qu'une seule commission).

Nous demandons donc au Conseil communal de s'engager à œuvrer dans ce sens et à nous informer, lorsqu'il nous fera rapport sur l'étude de faisabilité envisagée, du résultat de l'avancement de ses réflexions en ce qui concerne les structures organisationnelles.

Nous renonçons à nous prononcer sur la question de savoir si les liaisons, que nous souhaitons rapidement exécutées, doivent être souterraines ou non. Précisément le but de l'étude est de déterminer ce qui est la meilleure solution et nous n'estimons pas que nous avons tous les éléments qui nous permettent de nous prononcer. Mais de grâce, ne faisons pas de politique à courte vue pour économiser Frs 50'000.- ou Frs 100'000.-, alors qu'en faisant un projet trop rapide, parce que nous le voulons bon marché, nous pourrions regretter dans quelques années de ne pas avoir fait quelque chose de mieux pensé et qui tiendrait plus longtemps.

Nous attendons aussi du Conseil communal qu'il nous dise s'il est bien prêt à donner l'impulsion directrice et le soutien nécessaire aux trois conservateurs pour avancer le mieux possible dans ce dossier à tous les niveaux.

Nous demandons par ailleurs au Conseil communal, s'agissant de la fréquentation des musées et de la mise en valeur de leur contenu auprès des jeunes, de traiter le plus rapidement possible la motion que nous avons déposée en février 2002 sur les relations entre les musées et les écoles.

A propos de celles-ci, mais aussi du public en général, nous souhaitons demander au Conseil communal combien de personnes, et en particulier combien d'élèves et de classes ont visité les expositions sur l'eau. Qu'est-ce qui a été entrepris auprès des écoles pour favoriser leur venue dans nos musées ? A ce propos, nous

tenons à féliciter les conservateurs, la conservatrice pour tout le travail qu'ils ont fait pour cette exposition sur l'eau qui nous a paru remarquable.

Dernière remarque, si nous sommes heureux des collaborations et rapprochements entre les trois musées précités de notre ville, nous aimerions souligner que cela ne doit pas exclure la collaboration avec des musées d'autres villes, en particulier Le Locle et Neuchâtel, car nous tenons tout particulièrement à nous inscrire activement dans le RUN (Réseau urbain neuchâtelois) d'une part et à développer d'autre part sur tous les plans, des collaborations particulièrement étroites avec Le Locle.

Nous regrettons que sur certains bancs, notamment du côté des libéraux, nous soyons partagés sur un projet si important. Il nous paraît que sur un tel projet, il est important que chacun fasse corps derrière le Conseil communal pour aller de l'avant et foncer pour valoriser notre ville, notamment par un tel projet.

En conclusion, nous disons bravo au Conseil communal pour ce projet dynamique, stimulant et riche d'avenir et ... au travail !

Mme Lise Berthet, directrice des Musées : Je tiens d'abord à remercier tous les groupes pour le bon accueil fait à ce rapport. Il s'inscrit dans la mise en valeur de notre patrimoine bâti et dans la mise à niveau de nos institutions. Pour atteindre ce but, le Conseil communal a présenté ces derniers temps un certain nombre de rapports, dont celui-ci qui est aussi d'une grande importance. Notre ville a effectivement la chance de posséder des institutions culturelles de très haut niveau qui sont reconnues par leur qualité, non seulement en Suisse, mais bien au-delà de nos frontières. Et La Chaux-de-Fonds s'est fait un nom, surtout par le fait qu'elle a des institutions culturelles très importantes et une vie dynamique dans le domaine culturel qui fait actuellement écho dans l'ensemble de la Suisse. Il ne suffit pas d'avoir des institutions, il faut encore qu'elles soient mises en valeur et que la muséographie reste aussi adaptée au temps.

Vous savez aussi très bien, c'est écrit dans le rapport, que le Musée des beaux-arts a déjà été agrandi il y a quelques années.

Le Musée d'horlogerie est un musée qui a été construit en 1974. Il a eu à ce moment là, la chance d'avoir une muséographie très avant-gardiste, qui aujourd'hui encore, est tout à fait d'actualité.

Pour le Musée d'histoire, c'est très différent. Il n'a pas subi de modifications depuis à peu près 30 ans. Il n'est plus du tout adapté à une muséographie actuelle. Le remaniement de cette muséographie nécessite actuellement de grandes réflexions et des efforts.

Il y a déjà longtemps que nous parlons de la liaison par les caves entre le Musée d'horlogerie et le Musée d'histoire. Quand le Musée d'horlogerie a été construit, une partie du mur a été laissée sans renfort dans le béton, ce qui permettait de faire des liaisons extrêmement rapidement. Il est parfaitement clair que si nous avions voulu faire exclusivement les liaisons entre les deux musées, nous ne viendrions pas aujourd'hui avec un rapport qui propose une réflexion générale. Lorsque nous avons repris cette idée au début de notre législature, nous avons pensé qu'il était relativement facile de le faire. Ensuite, lorsque nous avons analysé les choses plus en détail, il nous est apparu qu'il fallait, si nous mettions les deux musées en lien par le

sous-sol, l'accompagner par toute une réflexion et pas seulement rester dans le domaine architectural.

Nous avons un magnifique parc ainsi que trois musées d'une valeur importante, qui présentent tous les trois un aspect culturel et surtout un aspect architectural, témoin chacun d'une époque de notre ville de manière très importante et très intéressante. Il aurait vraiment été dommage que nous soyons restés avec trois musées séparés, sans liens entre eux, que ce soit sur le plan des muséographies, de la recherche historique, des expositions ou de la communication. Nous avons donc pensé qu'il était vraiment nécessaire d'analyser si nous pouvions les mettre en lien (par dessous ou par dessus, c'est à voir). Mais il faut aussi savoir que nous ne les mettrons peut-être pas en lien physique et, dans ce cas, il faudra indiquer les raisons. C'est justement cette étude qui va le déterminer.

Il a été relevé sur plusieurs bancs que Frs 150'000.- est une somme très importante pour une étude de ce type. Il est vrai que nous n'avons pas encore attribué exactement la répartition des Frs 150'000.-. Nous avons fait la réflexion suivante. Il est possible que les moyens financiers dont nous aurons besoin pour faire l'étude soient dans la compétence du Conseil communal. Mais en l'état actuel des connaissances du sous-sol et les possibilités de connexion, ceci n'était pas tout à fait certain. Nous avons donc estimé qu'il était plus intéressant - ou en tout cas plus honnête vis-à-vis du Conseil général - de faire une demande de crédit d'étude. Nous avons aussi estimé qu'il n'était pas acceptable, une fois bien avancés dans ce projet et après avoir déjà débloqué un certain crédit par le Conseil communal, de venir demander une rallonge si les besoins financiers dépassaient notre compétence. Nous avons estimé qu'il était beaucoup plus honnête vis-à-vis de vous de préparer un projet, de l'expliquer complètement et de demander un crédit d'étude qui sera utilisé par étapes. Il est indiqué dans ce rapport que nous prévoyons d'attribuer un mandat à une équipe composée d'un architecte et d'un muséographe. Il est parfaitement clair que les deux n'entreront pas en fonction ensemble tout de suite. Ce serait effectivement un gâchis, parce que les compétences des trois conservateurs sont tout à fait différentes mais complémentaires. Ils sont tout à fait capables de savoir ce qu'ils veulent faire à l'intérieur de leur musée; par contre un muséographe, extérieur aux institutions, pourrait amener une réflexion différente pour la mise en lien des trois musées. Il nous a donc semblé important de faire un projet, dans lequel, nous ne pourrions pas nous reprocher de ne pas être allé jusqu'au bout de nos réflexions.

Au départ, un mandat sera donné à un architecte, mais avec des projets bien précis. Nous avancerons dans l'étude au fur et à mesure des besoins et des décisions que nous prendrons par rapport à la faisabilité, à la non-faisabilité ou à la réorientation des projets. Dans cette étude, il faudra faire une analyse précise des possibilités pour des liaisons soit souterraines soit par le parc ou éventuellement l'abandon du projet. Il faudra également une mise en commun de la billetterie, éventuellement d'une cafétéria et d'une boutique. Actuellement, nous avons dans les trois musées, une billetterie, une boutique et puis à certains endroits une machine à café ou un endroit où nous pouvons avoir quelques boissons fraîches, mais pas une vraie cafétéria. Lorsque vous allez dans un musée d'une certaine importance, il y a partout un endroit convivial où les visiteurs peuvent boire quelque chose. Ceci

devient quasiment une nécessité si nous voulons avoir un projet abouti, qui attire des visiteurs et qui permet de mettre en valeur aussi bien le parc que les trois musées. Nous avons d'emblée opté pour une cafétéria simple, puisque dans le bâtiment du Théâtre qui va être inauguré dans quelques semaines, il y a un restaurant qui se situe au rez-de-chaussée. C'est à quelques pas des musées. Il aurait été ridicule d'installer un autre restaurant. Ce sera une cafétéria extrêmement modeste, dans laquelle il y aura quand même quelque chose à se mettre sous la dent.

Le Musée d'histoire lui-même a besoin d'une remise à niveau dans divers domaines. L'installation électrique pose de gros problèmes. Toutes les personnes qui ont visité l'exposition sur l'eau ont dû se rendre compte, que pendant la période caniculaire, il n'était pas très agréable de se trouver au troisième étage, parce que nous étouffions presque par la chaleur emmagasinée dans ce bâtiment. Ce bâtiment ne permet ni une ventilation correcte, ni une aération de certaines pièces qui sont désagréables pour les personnes qui visitent le musée, mais aussi extrêmement néfastes pour les collections qui y sont maintenues. Il est donc absolument nécessaire que nous nous occupions de la mise à niveau de l'électricité et également de l'installation à certains endroits d'aérations ou d'une climatisation.

Un autre grand problème que nous rencontrons au Musée d'histoire est qu'il est absolument inaccessible pour les handicapés. Un handicapé n'a pas la possibilité de pénétrer dans ce musée. Si nous pouvons encore éventuellement le porter en montant les quelques marches qui le séparent de l'entrée, il ne peut pas aller plus loin. Il y a toute une réflexion à faire. Nous aimerions aussi analyser les besoins propres du Musée d'histoire. L'objectif du crédit de Frs 150'000.- est d'arriver à une analyse complète ce qui nous permettra, au cas où nous abandonnerions éventuellement les liaisons souterraines ou dans le parc, de mettre à niveau le Musée d'histoire qui en a absolument besoin et qui devrait, le cas échéant, faire l'objet d'un crédit à part. Voilà pourquoi la demande porte sur Frs 150'000.-.

Vous avez posé un certain nombre de questions par rapport à l'organisation elle-même. La réflexion sur "Un parc-Trois Musées" a déjà commencé il y a à peu près deux ans et demi. Cette réflexion a largement évolué. Nous avons d'abord pensé mettre en commun notre équipe de nettoyage. Ensuite, nous avons trouvé dommage d'en rester là. Nous avons donc continué les réflexions sur la collaboration des autres équipes soit, les régisseurs, les équipes techniques et éventuellement les surveillants. Finalement, de fil en aiguille, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait réfléchir à une collaboration conjointe.

Mais il est aussi parfaitement clair que nous ne pourrons jamais envisager d'engager un seul conservateur pour les trois musées. Je pense que sur cette terre, il n'existe pas quelqu'un qui a les hautes compétences et connaissances techniques, artistiques, historiques pour diriger le Musée d'horlogerie, le Musée d'histoire, le Musée des beaux-arts. Même si nous faisons une structure avec une collaboration à tous les niveaux, il est parfaitement clair que pour obtenir les compétences des conservateurs actuels il faudra forcément trois personnes différentes. A mon avis, cela ne devrait pas prêter à discussion. Si nous faisons appel à un seul conservateur, quelles que soient les compétences de cette personne, nos musées ne présenteront plus l'intérêt qu'ils présentent aujourd'hui. Il est tout à fait évident que nous avons besoin de trois conservateurs. Mais il y a beaucoup des choses à faire au point de vue

de l'administration, des collaborations techniques, et quotidiennes (billetterie commune, cafétéria commune). La réflexion globale doit porter sur la mise en commun de toutes nos structures et nos manières de fonctionner, notre manière de faire de la promotion. Tout le monde le sait, la promotion coûte très, très cher. Si nous pouvons la faire ensemble, je pense que cela peut être un grand avantage.

Quelqu'un a posé une question en rapport à l'exposition sur l'eau. Cette exposition a été un premier pas dans la collaboration. Nous avons commencé d'en discuter à la fin de l'année 2000. La réflexion d'"Un parc-Trois Musées" découle aussi un peu de cette exposition, parce que les multiples possibilités de synergies sont apparues. L'expérience de cette exposition a été extrêmement importante. Je crois que nous avons rarement eu (c'est déjà arrivé une fois) une couverture médiatique aussi importante dans l'ensemble de la Suisse. Que ce soit dans les journaux de langue française, dans les journaux et à la Radio Suisse Alémanique, à la Radio Suisse Romande, à la télévision, dans des publications de journaux multiples, dans des hebdomadaires ou dans des mensuels artistiques et aussi dans certains mensuels français, notre ville a fait l'objet de publications très intéressantes. Nous avons même eu une publication dans un journal japonais qui est si je suis bien renseignée, distribué à 25'000 exemplaires en Suisse. Je ne suis pas capable de lire le japonais, mais en tout cas les photos existent et je vous assure que cela fait un drôle d'effet de voir les photos de nos musées accompagnées d'un texte en japonais. Ceci pour vous dire qu'il y a eu un grand intérêt. Même si nous avons l'impression que dans notre ville il n'y a pas eu un écho aussi grand qu'il aurait pu y avoir, nous avons réussi à attirer des visiteurs de l'extérieur. Dans tous les musées, il y a eu plus de visiteurs que d'habitude. Il faut se rappeler que depuis l'ouverture des expositions, la chaleur exceptionnelle que nous avons eue a fait que les plus grands musées ont connu une chute impressionnante du nombre de visiteurs. En effet, les gens venaient pour se rafraîchir dans certains musées mais pas pour les visiter. Nous avons eu un grand concurrent : le bel été. C'était merveilleux, mais pour les musées, ce n'était peut-être pas la meilleure des choses que nous aurions pu espérer. Néanmoins, l'écho a été extrêmement favorable et le public a répondu. Nous avons eu beaucoup de visiteurs de l'extérieur. Certaines expositions sont encore en cours. Par exemple au Musée d'histoire. Nous ne connaissons pas encore le nombre précis de visiteurs. Mais nous avons fait le pré-bilan il y a quelques semaines (le bilan viendra après), et nous sommes satisfaits.

Dès le départ toutes les écoles ont été contactées et ont reçu des dépliants, des invitations et des informations. Certaines classes ont répondu. Au début de l'exposition, il n'y a pas eu une grande participation des écoles, mais depuis la rentrée scolaire, un nombre impressionnant de classes sont venues. Pas seulement des classes de La Chaux-de-Fonds, mais aussi des classes de Neuchâtel et des communes environnantes. De ce côté-là, il y a un écho des écoles qui est nettement plus intéressant que toutes des autres années ou pour toutes les autres expositions que nous avons eues. Même si nous avions espéré que ce soit encore plus important, les réponses ont été à notre avis tout à fait positives, aussi bien dans la collaboration, et la préparation que dans la qualité des expositions. Là aussi par rapport à l'écho que nous eu de la part des écoles, je crois qu'il n'y a vraiment pas grand chose à redire.

Ce projet est un projet très séducteur et même un projet extrêmement porteur. Vous avez posé la question de savoir si nous n'avons pas les compétences à l'intérieur des institutions de la ville pour effectuer ce mandat. Nos services (le Service d'urbanisme et les architectes) ont actuellement une telle surcharge de travail, qu'il n'est guère possible d'ajouter un projet comme celui-là. Néanmoins, l'architecte communal (qui est dans la salle) participe toujours à toutes les réflexions qui se préparent en ville, que ce soit dans le projet du Naturama ou dans celui-là.

Le groupe socialiste a posé des questions concernant les institutions ou le regroupement des institutions, donc la manière de fonctionner, et j'y ai déjà répondu. Je confirme qu'il est certain que les trois conservateurs avec des hautes connaissances et compétences dans les trois domaines spécifiques resteront.

Les explications écrites des collections des Musées doivent aussi être améliorées. L'étiquetage est actuellement encore dans sa plus grande partie en langue française. Une partie du Musée d'horlogerie est déjà en langue allemande. Il est important que dans les trois musées, si cela peut se faire, les explications soient faites dans trois langues. C'est important pour les nombreux visiteurs de langue anglaise et de langue allemande que nous avons.

L'histoire de notre région est extrêmement importante. Toute la réflexion actuelle autour de la mise en valeur des objets, que ce soit au Musée d'histoire, au Musée d'horlogerie ou au Musée des beaux-arts est très importante pour analyser toute notre histoire sociale des siècles passés. Parce que c'est aussi cela qui a fait la renommée de notre Ville. C'est bien grâce à cela que nous possédons autant de trésors dans notre ville.

Pour le groupe POP, j'ai déjà répondu à la question de Monsieur Stähli sur la manière d'engager le crédit demandé. Le Conseil communal devra certainement, par rapport à tous les projets actuellement en cours, fixer les priorités et échelonner les travaux. Il est clair que nous ne pourrons pas toutes les années venir avec un montant X pour des crédits. Nous devons ensuite pouvoir l'absorber dans notre budget de fonctionnement. Les amortissements de tous les crédits grèveront les budgets de fonctionnement. Il est clair que les grands projets que nous avons seront mis en exécution au fur et à mesure de nos possibilités. En espérant pouvoir faire une planification qui sera le plus acceptable possible, pas seulement pour les projets, mais aussi pour le budget communal. Ce sera le rôle du Conseil communal de fixer les priorités.

Dans les grandes lignes, je crois que j'ai à peu près répondu à toutes les questions.

Il reste encore la question du délégué pédagogique. C'est un objectif et un vœu que nous caressons depuis très longtemps. Actuellement, nous sommes en train d'essayer de canaliser tous les moyens financiers que nous avons à disposition pour pouvoir maintenir et faire fonctionner au mieux tout ce que nous avons. Je ne peux pas vous promettre que demain nous aurons la réponse pour les Musées, mais en tout cas, c'est un objectif que nous devons poursuivre. C'est dans la logique des choses. Lorsque le projet que nous présentons ce soir sera en place, il donnera pour les écoles et les jeunes un intérêt encore plus important entre les liens de nos trésors et de notre histoire.

Il y a encore la question sur les collaborations avec Le Locle et les autres musées du canton. Avec Le Locle, nous avons des collaborations, aussi bien entre le Musée

d'horlogerie et le Musée des Monts qu'entre notre Musée des beaux-arts et le Musée des beaux-arts du Locle ; il y a aussi des collaborations et des répartitions des différentes expositions, puisque le Musée des beaux-arts du Locle n'a pas les mêmes expositions que celui de La Chaux-de-Fonds. Mais les contacts sont réguliers. En ce qui concerne les liaisons souterraines, je pense que le Locle est un peu éloigné.

Voilà, je crois que j'ai fait le tour de toutes les questions qui m'ont été posées. Je vous remercie d'avance du bon accueil que vous avez fait à ce rapport et j'espère effectivement que ce crédit d'étude et ce projet puissent se mettre en œuvre le plus rapidement possible. Je vous remercie.

M. Pierre-Alain Thiébaud, éco. : Je ne voudrais pas rallonger ce passionnant débat, mais il y a une question que nous avons posée concernant les chances de succès lorsque nous solliciterons un appui de la Confédération pour le subventionnement du MIH et qui n'a pas reçu de réponse.

Mme Lise Berthet, directrice des Musées : J'aimerais juste y répondre. C'est vrai que la question devient plus facile. Cet article qui nous a posé tant de problèmes et qui est en préparation sur le plan fédéral (ce n'est pas encore une discussion aux Chambres fédérales, mais la loi sur la culture sur le plan suisse est en préparation) arrive presque à son terme. Notre délégué culturel a assisté aux dernières discussions. Nous avons eu des informations indiquant que l'article était modifié de telle façon que l'appui aux musées d'intérêt national et d'un intérêt particulier (qui ne sont donc pas les musées que nous trouvons dans toute la Suisse) peut être apporté, même s'il est financé ou qu'il est déjà soutenu par une aide du Canton. Ce n'était pas le cas avant. Dans le premier projet c'était une exclusion mais maintenant c'est possible. De toute manière le Musée d'horlogerie reste un musée pour lui-même.

L'arrêté est accepté par 25 voix contre 6.



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

relatif à l'acquisition d'une parcelle de
2'144 m² à détacher de l'article 4343 du cadastre
des Eplatures pour la construction d'une
halle double d'éducation physique et sportive

(du 10 septembre 2003)

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

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Par le présent rapport, notre Conseil vous demande l'autorisation d'acquérir une parcelle de 2'144 m² à détacher de l'article 4343 du cadastre des Eplatures pour le prix de 200.— francs le m² en vue d'édifier une halle double d'éducation physique et sportive (EPS) à l'usage des écoles infantine (EE), primaire (EP) et secondaire (ES).

Rappelons que la construction de cette halle est la dernière étape de la réponse à la motion Faivre, dont votre Conseil a pris acte le 29 août 2001 (PV CG 2000-2004, pp 1439 à 1477).

Initialement, il avait été prévu que notre Conseil saisisse votre Autorité de l'ensemble du projet, c'est-à-dire : l'achat du terrain, l'adoption du plan spécial le concernant, ainsi qu'un crédit pour le concours d'architecture relatif à cette halle.

Malheureusement, il n'a pas été possible de procéder de cette manière, puisqu'à l'heure actuelle, le plan spécial est encore à l'examen auprès des services cantonaux. Or, dans la promesse de vente que nous avons passée le 26 mai 2003 avec Monsieur Michel Perrenoud, propriétaire du terrain, nous nous étions engagés à ce que le Conseil général donne son approbation à cet achat avant la fin du mois de septembre 2003, puisque nous pensions, à ce moment-là, que le plan spécial pourrait être adopté par votre Conseil avant cette date.

Comme le Conseil communal tient à remplir ses obligations contractuelles, nous vous proposons donc d'acquérir ce terrain, étant entendu que le plan spécial ainsi que le crédit pour le concours d'architecture vous seront soumis lors de votre séance d'octobre ou de novembre au plus tard.

2. Aperçu du plan spécial

Le projet d'édification d'une halle d'éducation physique et sportive sur la partie du bien-fonds 4343 acquise par la ville n'est pas compatible avec la réglementation communale pour la zone d'habitation à haute densité d'ordre contigu. C'est pourquoi le Conseil communal a décidé d'initier une procédure de plan spécial et a mandaté, pour ce faire, le Service d'urbanisme. Ce dernier a établi les documents nécessaires, qui sont actuellement à l'examen auprès du Canton, comme déjà signalé plus haut.

Le plan spécial porte sur tout l'îlot compris entre les rues Numa-Droz, Jardinière, Volta et Entilles. Il se situe à la limite entre la ville en damier du XIX^e siècle et l'urbanisation postérieure à la guerre de 39-45. Il forme l'extrémité ouest de ce qu'il est convenu d'appeler le "Quartier des Fabriques", composé d'usines construites dès le début du XX^e siècle, conformément à l'évolution de l'industrie horlogère.

L'ensemble des prescriptions du plan spécial tend à préserver les immeubles remarquables ou intéressants, tout en améliorant la cohérence de l'îlot. L'implantation de la halle double devra renforcer le front de rue Numa-Droz. Les qualités architecturales remarquables de l'Usine électrique située en vis-à-vis devront particulièrement être prises en compte dans le traitement des façades de la nouvelle construction.

Le plan spécial sera donc soumis au Conseil général dès qu'il aura reçu l'approbation du Chef du Département de la gestion du territoire.

3. Besoin d'une halle double à l'Ouest de la Ville pour les écoles

Le projet de construction d'une halle double à l'ouest de la ville doit combler une partie des lacunes actuelles dans l'enseignement de l'éducation physique et sportive, notamment à l'École enfantine et à l'École primaire.

Nous vous signalons d'ailleurs qu'il existe une ordonnance fédérale concernant l'encouragement de la gymnastique et des sports du 21.10.87, modifiée le 25.09.00. Le texte demande aux cantons de veiller à dispenser 3 périodes d'EPS, de l'École primaire au secondaire II ; il demande également que cet enseignement soit « de qualité », allusion étant faite aux lieux de cours.

a) CONDITIONS ACTUELLES DE L'ENSEIGNEMENT DE L'EPS

- Ecole primaire :
 - 2 périodes en salle par classe ; la 3^e période est donnée à l'extérieur vu le manque de salles à disposition ; patinoire, pistes de ski de fond, piste Vita, piscine, cours de collège, etc, accueillent les classes quand le temps le permet.
 - les salles actuelles ne sont pas toutes adaptées aux besoins de l'enseignement de l'EPS, en particulier au collège de l'Ouest (2 petites salles basses, pilier central).
- Ecole enfantine - toutes les classes n'ont même pas la possibilité d'avoir l'EPS 1 fois par semaine.
- Ecole secondaire - 3 périodes en salle par classe ; quelques heures sont données dans les halles du Lycée.

b) BESOINS DES CLASSES DE L'OUEST DE LA VILLE

- Selon l'ordonnance fédérale

EP :	Ouest et Cernil-Antoine	29	classes à 3 pér	87 pér.
EE :	Ouest, Cernil-Antoine et Forges	10	classes à 2 pér	20 pér.
ES :	heures enseignées ailleurs qu'à l'ES (le bail concernant les halles du Lycée a été résilié).			12 pér.
				120 pér.

- Selon la politique actuelle (2 heures en salle + 1 heure à l'extérieur)

EP :	29	classes à 2 pér	58 pér.
EE :	10	classes à 2 pér	20 pér.
ES :			12 pér.
			90 pér.

c) DISPONIBILITÉ HORAIRE AVEC UNE HALLE DOUBLE SUPPLÉMENTAIRE

Halle double :	34 pér. X 2	68 pér.
Halle du collège de l'Ouest rénovée :		34 pér.
		102 pér.



La construction d'une halle double offrira 68 périodes supplémentaires d'enseignement de l'EPS dans de bonnes conditions.

Avec la salle rénovée du collège de l'Ouest, les disponibilités horaires sont portées à 102.

Cela permet d'absorber les besoins minimaux qui s'élèvent à 90 périodes, tout en restant en-dessous des recommandations de l'ordonnance fédérale. Il est à signaler que la salle « d'EPS » du Collège de l'Ouest, qui comporte un pilier central, sera affectée à d'autres usages.

Besoins de l'Office des sports

La Ville de La Chaux-de-Fonds dispose de trop peu d'installations sportives modulables pour permettre le déroulement d'activités sportives d'une certaine importance.

Dans l'optique d'un développement de l'offre des activités sportives au sein de la population et dans les associations, une halle double constitue un passage obligé.

A l'heure actuelle, toutes les demandes des clubs existants ne peuvent être satisfaites.

4. Achat du terrain

Comme cela a déjà été signalé dans l'introduction au présent rapport, notre Conseil a conclu avec M. Michel Perrenoud, propriétaire du terrain, une promesse de vente immobilière et un pacte d'emption, le 26 mai dernier. Le prix de vente de cette parcelle a été fixé à CHF 200.— le m², ce qui signifie que le prix de vente total pour les 2'144 m² sera de CHF 428'800.—.

Ce prix correspond à la valeur du marché dans la zone concernée. Dans la situation actuelle du marché chaux-de-fonnier, la valeur d'une parcelle dans la zone en question se situe dans une fourchette comprise entre CHF 190.— et CHF 250.— le m². Or, le terrain est non seulement situé en zone d'habitation à haute densité, mais le plan spécial offrira encore un accroissement des droits à bâtir, puisque le taux d'occupation au sol de la halle sera supérieur à celui fixé par le Plan et règlement d'aménagement communal (PRAC).

Notre Conseil s'est également engagé envers M. Michel Perrenoud à construire un mur de soutènement aux limites du bien-fonds à acquérir, mur de soutènement qui doit, de toute manière, être érigé dans le cadre de la construction de la halle double.

5. Suite de la procédure

Si votre Conseil accepte l'achat proposé par le présent rapport, notre Conseil vous saisira, comme déjà signalé, d'un rapport relatif à l'acceptation du plan spécial et à l'appui d'un crédit pour un concours d'architecture, concours qui nous paraît indispensable vu la situation de la future halle qui se trouve à proximité immédiate de l'usine Numa-Droz 174 (Usine Electrique).

Lorsque le concours sera terminé, notre Conseil vous saisira d'un rapport à l'appui d'un crédit d'investissement destiné à la construction de cette halle double. Signalons qu'à l'heure actuelle, le coût d'une halle double est d'environ 5 millions de francs.

Pour l'instant, si nous connaissons les dimensions extérieures de cette halle double, il n'a pas encore été décidé si celle-ci comprendrait 2 salles indépendantes ou une seule qui pourrait être séparée en deux au moyen d'une cloison mobile.

Cette question sera traitée, avec d'autres, dans le cadre du concours mentionné ci-dessus.

6. Conclusions

Au vu de ce qui précède, nous vous demandons d'accepter l'acquisition de la parcelle de 2'144 m² à détacher de l'article 4343 du cadastre des Eplatures auprès de son propriétaire actuel, M. Michel Perrenoud, pour le prix de CHF 428'800.—. Dès lors, nous espérons, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, que vous pourrez entrer en matière sur notre proposition en votant l'arrêté suivant :

LE CONSEIL GENERAL
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS
Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à acquérir de M. Michel Perrenoud une parcelle de 2'144 m² à détacher de l'article 4343 du cadastre des Eplatures , pour le prix de CHF 200.— le m2.

Article 2.- Tous frais d'actes, de plans, d'extraits de cadastre, etc. seront à la charge de la Commune.

Article 3.- Le Conseil communal signera l'acte authentique de ce transfert immobilier.

Article 4.- La dépense sera comptabilisée au compte des investissements.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Président:
Chs Augsburg

La Secrétaire:
C. Stähli-Wolf

Mme Fabienne Montandon, présidente : Le point 4 de l'ordre du jour est classé débat court !

M. Francis Portner, pop-us : Ce projet étant la dernière étape de la réponse à la motion Faivre, dont notre Conseil a pris acte le 29 août 2001, notre groupe, logiquement, va acquiescer à cette demande d'acquisition. Ce soir, nous allons nous limiter dans nos commentaires, nous réservant un peu plus de temps pour le rapport annoncé en octobre ou novembre. Nous aimerions savoir tout de même si la probabilité d'un refus du Canton pour le plan spécial est conséquente. Nous souhaiterions par ailleurs que les problèmes de sécurité liés au déplacement des élèves à pied ou à vélo figurent dans le rapport suivant. Nous remercions le Conseil communal de ses réponses et nous sommes très satisfaits de voir ce projet avancer.

Mme Gabrielle Würgler, éco. : Notre groupe acceptera l'acquisition de cette parcelle de terrain. Nous l'accepterons d'autant plus volontiers que la construction de cette halle double de gymnastique représente l'ultime étape de la concrétisation de la motion Faivre. Cette solution répondra aux besoins minimaux de l'enseignement de l'éducation physique et sportive et permettra également d'améliorer l'offre pour les sociétés locales. A ce stade de l'achat du terrain, nous n'avons pas de question particulière, mais plutôt une remarque.

Le site choisi, bien que relativement proche de plusieurs collèges à l'ouest de la ville, n'en reste pas moins situé au bord de la rue Numa-Droz avec son trafic automobile important. Nous tenons donc à réaffirmer qu'il faut être attentif dès le début à régler le problème de la traversée de cette rue par les écoliers. Il nous paraît absolument nécessaire d'inclure dans le cahier des charges relatif au concours d'architecture qu'une attention toute particulière doit être accordée à la sécurité des élèves. Je vous remercie de votre attention.

Mme Sylvia Morel, rad. : Nous savons tous, depuis longtemps, que notre ville ne dispose pas de suffisamment de halles de gymnastique pour répondre aux exigences d'aujourd'hui. Dès lors, notre groupe acceptera bien évidemment la demande de crédit concernant l'achat d'un terrain en pleine ville. La situation de ce terrain se trouve sur les lignes de bus ce qui permettra le déplacement des élèves si nécessaire par la suite, car il se peut que tout à coup un quartier vieillisse et qu'il y ait moins d'enfants dans ce secteur. Nous estimons donc que la situation à court et à long terme est intéressante. Nous ne sommes pas encore en possession du projet concernant les halles, mais nous comptons sur nos autorités pour nous proposer une construction fonctionnelle, tout en regardant à la dépense. Le groupe radical acceptera donc ce rapport.

M. Claude-Eric Hippenmeyer, soc. : Notre groupe acceptera également ce rapport avec satisfaction. Comme nous l'avons dit déjà, il s'inscrit dans la droite ligne et la fin, je crois, de la motion Faivre. Le rapport souligne assez le déficit des heures de leçons d'éducation physique à l'école primaire et à l'école enfantine pour qu'il ne soit inutile d'argumenter sur la nécessité de compléter l'équipement sportif de ces écoles. A ce sujet, nous souhaiterions que des renseignements analogues nous soient

fournis sur le déficit des heures d'éducation physique au CIFOM, par exemple dans le prochain rapport qui nous sera adressé concernant cette même halle des Forges.

Par ailleurs, nous nous réjouissons également qu'un concours d'architecture soit lancé pour un bâtiment qui sera d'un volume imposant et qui devra s'inscrire harmonieusement, nous l'espérons, en contrepoids de l'Usine électrique qui lui fera face. C'est dire l'importance de ce bâtiment du point de vue de l'urbanisme, qui, avec son vis-à-vis, au fond, marquera le passage d'un quartier à un autre. C'est dire aussi, le soin qu'il faudra mettre au choix de son esthétique ainsi qu'à sa réalisation. Je vous remercie.

M. Frédéric Hainard, lib.-ppn : Le groupe libéral a étudié, comme d'habitude, avec une scrupuleuse attention, le rapport qui nous est soumis ce soir. RIRES. Disons-le d'emblée le groupe acceptera le rapport, quand bien même nous sommes sceptiques quant à la construction projetée. Nous ne nous attarderons pas sur les points qui nous heurtent et qui seront discutés lors de la présentation du rapport *ad hoc*.

Cependant, quelques questions demeurent. Le CIFOM doit aussi faire construire une salle de gym sur le lieu face à l'Ancien Stand. Dans la mesure où la nouvelle loi sur la formation professionnelle entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2004, il est indispensable d'adopter ce projet avant cette date pour pouvoir bénéficier de subventions. Quand le projet sera-t-il présenté et dans le prolongement, est-ce que la halle prévue sur le terrain dont il est question ici, ne pourrait-elle pas non plus être construite sous l'égide du CIFOM, avec l'obtention de ces fameuses subventions ? Le terrain ainsi acquis ce soir ne pourrait-il donc pas trouver une vocation industrielle par exemple en lieu et place d'une halle de gym, située à proximité d'une artère principale, chargée, dangereuse et dont les accès sur la halle seront dangereux pour les utilisateurs qui seront principalement ou majoritairement des enfants de nos écoles. Dès lors, nous ne sommes pas convaincus de la nécessité de deux halles de gym, une en ouest, l'autre pour le CIFOM à l'Ancien Stand. Devrions-nous l'être ? Mais malgré notre scepticisme quant à l'affectation, nous accepterons bien évidemment ce rapport. Je vous remercie.

M. Didier Berberat, directeur de l'Instruction publique : Au nom du Conseil communal, je remercie l'ensemble des groupes de l'acceptation du rapport qui s'inscrit, comme cela a été relevé par plusieurs personnes, dans la dernière phase de réalisation de la réponse à la motion Faivre.

Pour reprendre les quelques questions et réactions des groupes, M. Portner a dit que nous discuterions des détails en octobre ou en novembre. Je dirais qu'en octobre ou en novembre, nous viendrons avec un rapport pour le plan spécial et le concours d'architecture. Dans le premier semestre de l'année prochaine, nous viendrons avec un crédit d'investissement pour la construction de la halle. Il y aura donc encore deux rapports qui vous seront soumis. Ce premier rapport est vraiment destiné à l'achat du terrain. Dans un mois ou deux, vous serez saisis d'un rapport pour le plan spécial (qui sera d'ailleurs aussi défendu par M. Augsburg, en tant que directeur de l'urbanisme). Au prochain semestre, ce sera le crédit d'investissement. C'est là que nous allons discuter des problèmes de sécurité, parce que nous sommes aussi

conscients du fait que ce terrain se trouve à un endroit qui peut être potentiellement dangereux. Il est certain que nous prendrons des mesures, nous en avons déjà discuté au sein du Conseil communal, pour limiter au maximum ces dangers. Je crois que j'ai ainsi répondu à M. Portner.

Mme Würgler relève aussi le caractère potentiellement dangereux du terrain. Il est clair que nous ferons en sorte que le cahier des charges pour l'architecte tienne aussi compte des mesures de sécurité à prendre. Il nous paraît important que nous puissions d'emblée faire réfléchir les architectes sur cette question, étant aussi entendu pour répondre à Mme Morel, que nous essayerons d'avoir le bâtiment le plus fonctionnel possible et le plus économique possible. Nous avons, en effet, toujours dit qu'une halle de gymnastique devait se situer aux environs de 5 millions de francs. C'est le critère qui est retenu en Suisse pour les halles de gymnastique.

A M. Hippenmeyer, je peux répondre qu'il y a un déficit d'heures à l'école primaire, vous l'avez relevé. A l'école secondaire, il est léger (10 à 12 heures). Par contre au CIFOM, le déficit d'heures par rapport à l'ordonnance fédérale qui demande 3 heures d'EPS par semaine, est de 45 périodes. Ce qui signifie qu'il y a un besoin pour une halle de gymnastique propre au CIFOM.

Pour répondre à M. Hainard, je n'ai jamais douté que le groupe libéral avait scrupuleusement examiné ce rapport. Je dirais qu'il y a le besoin de deux halles de gymnastique. Je suis désolé de vous annoncer cette triste nouvelle, mais nous avons un sous-équipement en halle de gymnastique dans cette ville, non seulement pour les écoles, mais aussi pour les sociétés sportives qui demandent beaucoup d'heures en halle. C'est heureux qu'il y ait une vie sportive intense dans cette ville. M. Hainard, il n'est pas possible et je le regrette, que nous puissions faire passer cette halle de gymnastique ou d'éducation physique et sportive, sous l'égide de la formation professionnelle. Il est clair que cela nous arrangerait, parce que cela nous permettrait d'avoir à peu près 33% de subventions fédérales. Mais la halle qui bénéficiera de cette subvention sera la halle qui se construira au sud du Bois du Petit-Château. Nous y reviendrons prochainement, puisque, comme vous le savez, la loi fédérale sur la formation professionnelle entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2004 et qu'il n'y aura plus de subventions du tout pour les constructions scolaires. Ce que je vous signale aussi, parce que j'en ai parlé avec l'Office fédéral, c'est que beaucoup de cantons se sont précipités sur des constructions scolaires. Sachant que c'était la dernière heure qui sonnait, beaucoup de cantons ont profité de faire ce genre de demandes. L'Office fédéral ne sait pas comment il va faire pour honorer toutes les promesses de subventions qu'il doit faire de par la loi.

Pour répondre à M. Hainard, je dirais que nous viendrons ici avec un rapport en principe en novembre pour la halle du CIFOM. Il n'est malheureusement pas possible d'inscrire cette halle Ovest dans le contexte de la formation professionnelle. Je vous demande donc d'avoir un peu de patience et d'attendre le plan spécial qui vous donnera beaucoup plus de détails, étant entendu, comme je l'ai dit au départ, que vous aurez l'année prochaine un rapport circonstancié qui mentionnera tous les problèmes de sécurité, lorsque nous viendrons avec le crédit d'investissement proprement dit. Je vous remercie donc d'accepter cet achat de terrain.

L'arrêté est accepté par 33 voix sans opposition.



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

à l'appui de demandes de crédit de CHF 2'513'000.- pour les travaux d'infrastructures et de génie civil et de CHF 5'480'000.- pour les aménagements urbains, en vue de la réalisation d'une zone de rencontre à l'avenue Léopold-Robert.

(du 10 septembre 2003)

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

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Le 27 août dernier, votre Conseil a approuvé à l'unanimité le *Plan directeur de la mobilité urbaine*, en souhaitant que celui-ci ne reste pas lettre morte mais soit rapidement suivi de projets concrets.

Rappel du contenu du Plan directeur de la mobilité urbaine

Rappelons brièvement que le Plan directeur de la mobilité urbaine vise à agir prioritairement sur le trafic interne à la ville, puisque ce dernier représente 70% du trafic total et qu'il dépend donc essentiellement de la communauté locale, contrairement aux trafics pendulaire et de transit, qui implique une étroite collaboration avec le Canton.

En s'appuyant sur les résultats d'une vaste étude des comportements des habitants en matière de mobilité, le Plan directeur de la mobilité urbaine propose de donner la priorité aux piétons, par la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre partout où cela est possible en dehors du réseau des rues collectrices.

Le Plan directeur de la mobilité urbaine propose également la création d'un réseau de pistes cyclables et souligne la nécessité de gérer le stationnement sur le domaine public. Il insiste enfin sur la nécessité d'améliorer encore les prestations et l'image des transports en commun.

Par ces différentes mesures, le Plan directeur de la mobilité urbaine vise à améliorer la convivialité dans l'ensemble de la ville et tout particulièrement au centre.

Choix de la première réalisation

Dès le mois de septembre 2002, le Conseil communal a étudié les premières mesures d'application du Plan directeur de la mobilité urbaine et décidé qu'elles devraient concerner un lieu public majeur, afin d'en faire bénéficier l'ensemble de la population.

Il est rapidement apparu que le secteur de l'avenue Léopold-Robert allant de la rue du Casino à la Grande-Fontaine était celui qui se prêterait le mieux à cette première étape. Il s'agit en effet d'une partie très commerçante de la ville, en relation directe avec la place Le Corbusier et proche de la Ville ancienne et des places du Marché et de la Carmagnole.

C'est également un lieu à fort trafic individuel. Réussir à gérer les problèmes de circulation dans ce secteur permettra de les résoudre ensuite sur d'autres tronçons de l'avenue Léopold-Robert et dans d'autres quartiers.

Le projet de réaménagement a ensuite été étendu à la rue des Musées, de la rue de l'Arsenal à la rue du Midi, et à la rue du Casino, du Musée des Beaux-Arts au Théâtre. Cette extension du projet est motivée par l'intérêt qu'il y a à créer un axe "*Un parc, trois musées*" - "*Heure bleue*" bien rattaché à l'avenue Léopold-Robert.

Selon les principes définis par le Plan directeur de la mobilité urbaine pour le centre-ville, c'est l'option de la création d'une zone de rencontre qui a été choisie.

Le principe des zones de rencontre a été fixé par une modifications du 28 septembre 2001 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), et est régi par l'article 22b qui prescrit que :

"1° Le signal «Zone de rencontre» (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.

2° La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

3° Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles."

Il s'agit donc d'une réglementation nouvelle, qui permet d'offrir aux piétons des aménagements de qualité, dans lesquels ils ont la priorité, sans pour autant pénaliser les transports en commun, tout en permettant, pour le trafic individuel, l'accès aux commerces et un passage modéré du trafic intra urbain. Il n'existe

encore que peu d'exemples d'aménagement de zones de rencontre en Suisse mais leur usage se généralise peu à peu et beaucoup de villes ont à l'étude des projets de ce type.

Procédure des mandats d'étude parallèles et choix des bureaux mandatés

Une fois le lieu des futurs aménagements ainsi défini, le Conseil Communal a choisi de confronter, sur la base d'un même programme, les propositions de plusieurs bureaux d'études spécialisés dans le domaine des espaces urbains et ceci par le biais de mandats d'étude parallèles avec procédure sélective pour désigner trois bureaux mandatés pour fournir un avant-projet d'aménagement.

Cette procédure présente l'avantage d'être relativement rapide et d'offrir au final un choix d'idées assez large. L'enjeu du réaménagement de cet endroit stratégique de la ville nécessite en effet de disposer de plusieurs avant-projets, pour permettre la réalisation du meilleur projet définitif possible.

Un appel d'offre public de demande de participation à une procédure sélective a été publiée le 20 décembre 2002 dans la presse régionale et nationale, fixant le délai d'inscription au 27 janvier 2003. Cet appel d'offre précisait qu'afin de prendre en compte, dans une très large mesure, tous les critères de faisabilité et toutes les contraintes inhérentes aux conditions particulières locales (infrastructures, réseaux, réglementation locale, exigences d'entretien hivernal, etc...) chaque candidat devrait s'associer, pour l'étude, à un bureau d'architecture de son choix mais disposant de bureaux à La Chaux-de-Fonds.

Les critères de sélection des bureaux candidats ont été fixés selon les normes usuelles (respect des CCT, attestations fiscales et de paiement des charges sociales, compétence des collaborateurs, expérience concernant des projets similaires).

Neuf inscriptions ont été enregistrées suite à cet appel d'offre. Cinq bureaux ne répondaient pas aux critères définis, quatre y répondaient parfaitement. Il a donc été décidé de mandater ces quatre bureaux, plutôt que trois ainsi que cela avait été initialement prévu. La rémunération a été fixée à Frs 30'000.- par bureau.

Les bureaux qui ont été mandatés en date du 25 février 2003 sont les suivants :

- ATESA GTU, associé à P. Studer, Transitec, Biol Conseils, M. Aurel et A. Stamm.
- G d'eau, Ph. Langel, associé à S. Grard, Team+, North&Robyr et Luce'ns.
- RWB SA, associé à Y. Salus.
- Urbaplan, associé à AXE Architecture, GVH SA et Adequa Communication.

Le délai de rendu des avant-projets a été fixé au 23 mai 2003.

Cahier des charges

Le cahier des charges de ce mandat a été déterminé comme suit :

"Le projet consiste en l'aménagement d'une zone de rencontre au sens de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 28 septembre 2001, dans l'ensemble du secteur à aménager.

Il faut que l'aménagement profite au plus grand nombre d'habitants, qu'il soit attractif pour les visiteurs de l'extérieur et que la partie aménagée soit caractéristique des objectifs généraux du Plan directeur de la mobilité urbaine et que les aménagements postérieurs puissent s'y accrocher sans difficulté.

Le projet favorisera les relations piétonnes entre les divers quartiers proches et tiendra compte des points forts du centre ville.

En matière de trafic, le projet intégrera le passage facilité des transports en commun ainsi que des interfaces attractives et clairement signalées comme telles. Quant au trafic individuel, certes réduit par rapport à la situation actuelle, il sera considéré, en termes de priorité, comme venant après les piétons et les transports en commun. La signalisation lumineuse doit donc être conservée dans son principe pour gérer le trafic aux heures de pointe, même si des modifications peuvent y être apportées.

Le projet peut prévoir à la fois des surfaces minérales et végétales. Les sols doivent pouvoir contribuer à la définition des divers espaces tels que cheminements, zones de circulation, seuils, détente, rencontre, etc...

Le projet assurera le confort des déplacements, des arrêts et garantira une déambulation facile pour tout type d'utilisateur, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Le projet tiendra compte des contraintes liées au déneigement.

Les plantations existantes au centre de l'avenue Léopold-Robert doivent être, dans la règle, maintenues. Toutefois une interruption de la continuité de cette plantation peut être envisagée dans la mesure où le projet fait la démonstration d'une qualité considérablement accrue de l'espace publique et de son usage à cet endroit.

Les autres plantations proposées devront tenir compte des infrastructures techniques existantes ainsi que des conditions environnementales (ensoleillement, vent, lumière etc...)

Le choix des essences devra être motivé et adapté au lieu, une attention particulière sera portée sur leurs conditions d'entretien (accessibilité, dégagements, etc...).

Le seul stationnement sur domaine public à envisager devra se situer à la rue des Musées. En effet, l'attrait touristique des trois musées, accessibles depuis cette rue, implique la nécessité d'un certain nombre de places de stationnement

pour leurs visiteurs ; cette contrainte est d'autant plus forte que les cars sont assez fréquents dans ce secteur. Le projet devra donc proposer des zones d'arrêt confortables et sécurisées.

Le thème de l'éclairage public peut être développé afin de mettre en scène les divers usages possibles et de révéler les lieux par des créations d'ambiances particulières tout en accroissant la sécurité publique. Toutefois le principe doit rester économique et tenir compte des éléments existants sur l'avenue Léopold-Robert. Il respectera les valeurs d'éclairement fixées par les recommandations en vigueur (USL, BPA).

Le Plan directeur de la mobilité urbaine fixant parmi les objectifs à atteindre la création de passages publics abrités, le projet devra tenir compte de la possibilité de créer ultérieurement de tels passages, même si ceux-ci ne sont pas envisagés dans cette première étape d'aménagement.

Aucun autre édicule à vocation publique du type kiosque, stand ou autre n'est à prévoir. Seuls des éléments architecturaux du type mobilier urbain sont envisagés, notamment les couverts pour les vélos ou pour les arrêts des transports publics. La signalisation routière et informative fera également partie de la proposition.

Le projet retenu devra contenir, dans son rendu final, suffisamment d'informations sur le coût nécessaire à sa réalisation afin qu'un crédit de réalisation puisse être aussitôt demandé au législatif communal (Conseil Général)."

Nous avons indiqué dans le cahier des charges que les cheminements piétonniers couverts seraient réalisés ultérieurement. En effet, les couverts posent sous nos latitudes des problèmes de déneigement au niveau du sol et de résistance aux chutes de neige provenant des toitures.

Il s'agit donc d'un thème en soit, qui sera développé, par exemple dans le cadre d'un concours, quand nous disposerons d'une vue d'ensemble des passages à couvrir.

Les projets ont été rendus le 23 mai dernier et le 26 mai, le collège d'experts s'est réuni pour déterminer le meilleur des quatre projets. Ce collège d'experts était constitué des personnes suivantes:

- un membre du Conseil communal : M. Charles Augsburger
- deux experts extérieurs: MM. Franz Oswald (EPFZ) et Alfredo Pini (Académie d'architecture de Mendrisio)
- un représentant du Service des ponts et chaussées : M. Marcel de Montmollin
- l'urbaniste communale, Mme F. Steiger
- l'architecte communal, M. Denis Clerc
- l'ingénieur communal, M. J.-F. Pierrehumbert
- le commandant de police, M. P.-A. Gyger
- un représentant des Services industriels : M. Jean-Paul Clémence
- un représentant des TC-TRN : M. J.-M. von Kaenel

- un membre de la commission d'urbanisme: M. Stéphane Horni
- un membre de Vivre La Chaux-de-Fonds : M. Freddy von Kaenel

Description des 3 projets non retenus

Les propositions concernant l'avenue Léopold-Robert des trois projets non retenus sont brièvement décrits ci-après. Dans chacun de ces projets, les rues du Casino et des Musées sont traitées dans le même esprit et ne sont donc pas décrites.

ATESA GTU, ASSOCIÉ À P. STUDER, TRANSITEC, BIOL CONSEILS, M. AUREL ET A. STAMM.

Ce groupe propose pour l'avenue Léopold-Robert la création d'une grande place publique englobant les deux rives de l'avenue ainsi que le trottoir central après suppression des arbres. Les espaces de circulation du trafic individuel et des transports en commun n'est pas déterminé. Des terrasses de café et un plan d'eau viennent animer l'espace, dont la limite ouest est fermée par une construction conique pyramidale en gradins destinée à faire pendant à la Grande-Fontaine.

Ce projet n'a pas suscité beaucoup de discussions ; dès le départ, les experts sont tombés d'accord sur le fait qu'il ne respectait pas une des principales conditions fixées par le cahier des charges, à savoir l'éventuelle continuité des aménagements dans une phase ultérieure du projet. L'élément fort de l'identité de la ville – la rangée d'arbres – est détruit et ne laisse la place à aucune contrepartie réelle !

RWB SA, ASSOCIÉ À Y. SALUS.

Le projet de ce groupe prévoit le maintien du principe de circulation actuel, avec élargissement des trottoirs, en particulier le trottoir central, qui sont revêtus de larges dalles destinées à former le "socle" des bâtiments existants. Les entrées et les sorties de la zone de rencontre sont mises en évidence par la réalisation de dalles d'identification et de panneaux de signalisation routière. Les bandes roulantes sont ponctuées de marquage destiné à disparaître lorsque les usagés seront habitués à la zone de rencontre.

Les experts ont considéré que ce projet ne propose que des retouches de la situation actuelle ; seules de légères modifications sont envisagées pour améliorer le centre-ville.

URBAPLAN, ASSOCIÉ À AXE ARCHITECTURE, GVH SA ET ADEQUA COMMUNICATION.

Le projet de ce groupe est audacieux et très travaillé. Il propose la création sur la rive nord d'une extension de la place Le Corbusier, elle-même mise à l'horizontale, englobant le trottoir central. Un large espace piéton est ainsi libéré.

En matière de trafic, le projet prévoit de faire passer le trafic individuel en bi-directionnel du côté nord de l'avenue, dans la zone de rencontre, et de réserver les voies sud aux transports publics, également en bi-directionnel.

Ces propositions, bien que très intéressants, s'apparentent plutôt à la réalisation d'une zone piétonne. Le projet n'a pas été retenu dans la mesure où il crée une inégalité entre les deux rives de l'avenue, le côté nord étant privilégié. De plus, le principe même de la zone de rencontre impliquant le maintien d'un trafic individuel, certes réduit, le double sens de ce dernier ainsi que de celui des transports en commun crée une situation difficile pour les piétons, qui doivent être attentifs à quatre flux de véhicules.

Description du projet retenu

G D'EAU, PH. LANGEL, ASSOCIÉ À S. GRARD, TEAM+, NORTH&ROBYR ET LUCE'NS.

Le projet de ce groupe prévoit l'élargissement de tous les trottoirs et le maintien d'une seule bande de roulement sur chaque artère, destinée aux transports en commun et au trafic individuel. La pastille de la Grande-Fontaine forme un vaste espace rattaché à l'avenue. Les trottoirs nord et sud sont séparés des bandes de roulement par une série de bornes sur lesquelles viennent s'appuyer des éléments de mobilier urbain modulables (bacs à fleur, bancs, affichage culturel, supports pour structures d'éléments de couverture.).

Ces bornes, sans rompre l'espace, sont destinées d'une part à canaliser les véhicules sur les bandes de roulement et d'autre part à signaler aux piétons la fin de l'espace totalement sécurisé.

Ce projet a donc été retenu par la majorité du groupe d'experts et par le Conseil communal comme étant celui qui répond le mieux au cahier des charges. Ce projet crée les conditions de réalisation d'une véritable zone de rencontre tout en respectant le caractère de l'avenue et la symétrie de ses deux rives.

Réorganisation des axes de trafic

Il est bien évident que la mise en place d'une zone de rencontre dans la partie est de l'avenue Léopold-Robert implique la réorganisation du réseau des rues collectrices dans l'ensemble de la ville.

Comme les bureaux mandatés ne disposaient que de trois mois pour la réalisation de leurs avant-projets, ce qui est peu pour traiter de l'ensemble des problèmes d'aménagement, le Conseil communal a décidé que la question du trafic serait traitée séparément et confiée à un groupe de travail formé des représentants du Service d'urbanisme, du commandant de police, de l'ingénieur communal, de l'ingénieure trafic de la cellule d'étude TRN-CJ, avec la charge d'étudier un nouveau réseau de rues collectrices. L'assistance de deux bureaux d'ingénieurs, l'un chargé de la modélisation des variantes et l'autre de leur analyse critique a été adjointe à ce groupe de travail "trafic".

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Modifier le statut du centre-ville en réduisant son attractivité pour le trafic individuel interne à la ville.

- Mettre en place une ceinture de contournement du centre-ville, pour le trafic pendulaire et de transit aussi bien que pour relier les quartiers entre eux.
- Eviter l'accroissement du trafic individuel dans les quartiers densément peuplés et surtout aux abords des collèges.
- Améliorer les conditions de circulation des transports en commun.

Plusieurs variantes ont été établies par le groupe de travail. La modélisation de ces variantes sur la base des comptages effectués en 2001 montrent que plusieurs solutions répondant aux objectifs ci-dessus sont réalisables. Il est en particulier possible d'éviter un transfert de charge sur la rue Numa-Droz.

Il est évident que la mise en place d'un nouveau réseau de collectrice impliquera des changements dans les habitudes et les itinéraires des automobilistes.

Il faut cependant rappeler que les objectifs du Plan directeur de la mobilité urbaine visent à opérer un double transfert modal, d'une part par l'accroissement du nombre de déplacements à pied et d'autre part par une amélioration de l'usage des transports en commun, ce qui devrait contribuer à diminuer la charge du trafic interne. Cet objectif ne pourra être atteint que par une évolution qui ne s'opérera pas sans que l'agrément et l'utilisation des espaces publics ne soient améliorés.

Gestion du stationnement

La mise en œuvre du Plan directeur de la mobilité urbaine implique aussi la gestion du stationnement sur le domaine public. Il se trouve que cette question ne se pose pas dans le cadre de l'aménagement d'une zone de rencontre sur la partie est de l'avenue Léopold-Robert, la rue du Casino et la rue des Musées, puisque dans ce secteur ne se trouvent que les places de stationnement situées à proximité du Musée international de l'horlogerie, places devant être maintenues selon le cahier des charges des bureaux mandatés.

Le Conseil communal a cependant confié aux services communaux la charge de proposer les mesures nécessaires à la gestion du stationnement

A long terme, le stationnement sur le domaine public devrait pouvoir être réduit aux abords des lieux publics très fréquentés (hôpital, Polyexpo, centre-ville) ainsi que dans la zone industrielle et compensé par des parkings de secteur de dimensions moyennes. Le stationnement individuel dans les quartiers d'habitations devrait être réorganisé, par exemple par la construction de parkings collectifs couverts dans les secteurs où les garages et places individuels sur fond privé sont en nombre insuffisant.

Pour gérer le stationnement des pendulaires (travailleurs et visiteurs des grandes manifestations), des parkings d'échanges particulièrement bien desservis par les transports en commun sont également à l'étude,

A court et moyen terme, les mesures à prendre devront viser à répondre aux besoins actuels sans contradiction avec les objectifs à long terme. Cela peut

conduire à la mise en place de solutions transitoires propre à résoudre des problèmes actuels et localisés dans les secteurs les plus problématiques.

Les services ont entrepris l'inventaire de l'offre en stationnement public et privé dans la ville et établi un calendrier de travail qui devrait déboucher sur des nouvelles propositions comportant différentes variantes en fonction de la réorganisation des flux de trafic.

Autres aménagements

Le Plan directeur de la mobilité urbaine propose encore d'autres projets en plus du réaménagement du centre-ville, de la réorganisation des rues collectrices et de la gestion du stationnement. Il est donc bien évident que le présent projet n'est qu'une première étape, qui devra être suivie de bien d'autres.

Il est évident aussi que tout ne pourra se réaliser simultanément, pour des raisons de coût, de disponibilité des services et du temps indispensable à l'élaboration des projets et aux délais de procédures. Il n'est pas sûr d'ailleurs que la population souhaite "absorber" tous les changements en même temps. Cependant certains de ces projets sont urgents, d'autres souhaités par les habitants de certains quartiers ou par des associations. Les thèmes suivants sont donc également en cours d'étude :

- Un groupe de travail inter services a été créé pour mettre en place très rapidement des mesures de sécurité dans et aux abords des collèges.
- Les services communaux poursuivent la mise en place de nouvelles zones 30 dans les quartiers, dans la mesure où une majorité d'habitants le souhaite. Ainsi, des zones 30 vont prochainement être introduites dans les quartiers de l'Industrie et des Cheminots. Un modèle de "porte d'entrée" pour marquer ces zones est également à l'étude, en complément des trottoirs continus qui seront progressivement réalisés autour de toutes les zones 30 existantes et à l'étude.
- En ce qui concerne le réseau des pistes cyclables, il est bien sûr indispensable de finaliser le nouveau plan des rues collectrices avant de déterminer ce réseau. Comme sa réalisation n'engage pas de gros frais, il sera mis en place en même temps que les nouveaux itinéraires des collectrices.
- Le groupe "trafic" réfléchit, sous l'impulsion des TC, aux mesures à prendre pour améliorer les conditions de circulation des transports en commun. Les variantes concernant les collectrices ont pris en compte la carte des "points noirs" des TC et visent à les supprimer pour la plupart.

Mise en œuvre de la zone de rencontre

Nous prévoyons d'attribuer au plus vite le mandat d'exécution du projet définitif d'aménagement de la zone de rencontre et de lancer la procédure de marchés publics pour l'adjudication des travaux de réalisation.

Dans le même temps, il sera procédé au choix de la meilleure variante pour le nouveau réseau des collectrices et à la détermination des moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Cette étude sera réalisée en étroite collaboration avec les services cantonaux, en particulier le Service des ponts et chaussées.

Nous devrions ainsi être en mesure de tester pendant la durée des travaux, dès le printemps prochain, à titre d'essai, un dispositif provisoire de modification des itinéraires de transit et de liaisons entre quartiers, ainsi que de la nouvelle zone de rencontre, de manière à sélectionner la meilleure variante et à opérer les ajustements nécessaires.

Chacune des étapes de ce processus fera l'objet d'une large information du public, ainsi que nous l'avons fait, pour le présent projet, avec une séance d'information et l'exposition ouverte au public jusqu'au 27 septembre.

Descriptif du coût des travaux

Le groupe G d'eau, en collaboration avec les services communaux et SIM SA, a calculé le coût de réalisation de l'ensemble du projet. Au vu des montants annoncés, le Conseil communal a décidé de le réaliser par étapes et de mettre en œuvre en priorité l'aménagement de l'avenue Léopold-Robert. Afin d'assurer l'accessibilité du secteur aux transports en commun, au trafic individuel et aux commerces, il sera nécessaire de procéder par étapes, soit une artère de l'avenue après l'autre sur deux ans (printemps 2004 – automne 2005).

La réalisation des rues des Musées et du Casino pourra se faire en 2006. Le coût de ces travaux est actuellement évalué à environ CHF 3'000'000.- et fera l'objet d'une demande de crédit ultérieure.

Les devis ont été calculés au plus juste d'après les prix actuels des entreprises mais en garantissant un choix de matériaux de qualité et durables.

Les montants indiqués anticipent autant que possible les augmentations à venir en matière de charges sociales entre autres. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit de prix 2003 pour des travaux prévus en 2004-2005. Une réserve de 7% pour divers et imprévus doit donc être conservée à ce stade du projet.

Les honoraires des architectes, ingénieurs et autres spécialistes ont été calculés selon les normes SIA en vigueur. Ils prennent en compte, outre la mise au point du projet définitif, les soumissions et les appels d'offres selon la procédure de marchés publics, la direction générale du projet et la coordination. Les travaux plus spécifiques aux Services industriels des Montagnes neuchâteloises SA et aux Travaux publics ne donnent pas matière à honoraires pour les mandataires.

Les devis ont été établis d'une part pour les travaux d'infrastructure et de génie civil, qui devraient de toutes façons être exécutés dans un proche avenir (réfection de certaines parties de chaussées, remplacement de certaines canalisations et des arbres du trottoir central, etc.) et d'autre part pour les travaux directement liés aux aménagements de surface (aménagements urbains).

1. Travaux d'infrastructures et de génie civil

Mesures provisoires et installation de chantier	190'000.-
Travaux préparatoires et démolition	150'000.-
Travaux d'infrastructure	900'000.-
Raccordements privés au collecteur public	240'000.-
Arbres du Pod	280'000.-
Infrastructures manifestations SIM SA	150'000.-
Revêtement du sol	200'000.-
Divers et imprévus 7%	148'000.-
Honoraires ingénieur/architectes	255'000.-
Sous-total 1	2'513'000.-

2. Aménagements urbains

Mesures provisoires et installation de chantier	385'000.-
Travaux préparatoires et démolition	400'000.-
Eau Gaz Electricité SIM SA	275'000.-
Revêtement du sol	2'065'000.-
Eléments béton et pierre naturelle	580'000.-
Mobilier urbain	375'000.-
Eclairage	140'000.-
Marquage et signalisation	110'000.-
Espaces verts Grande-Fontaine	140'000.-
Divers et imprévus 7%	312'000.-
Honoraires Ingénieurs/architectes	515'000.-
Honoraires Urbaniste-ingénieur trafic-Eclairagiste	90'000.-
Frais (relevés, reproduction, constats de preuves à futur	93'000.-
Sous-total 2	5'480'000.-

Total 1 et 2

7'994'000.-

Conclusion

Le projet de réaménagement du centre-ville, tel qu'il est défini dans le présent rapport, constitue une première étape significative, marquant la volonté de modifier profondément la façon de vivre les espaces publics.

La mise en oeuvre par étapes des autres volets du Plan directeur de la mobilité urbaine ces prochaines années constituera un élément important de l'Agenda 21 local qui vous sera présenté prochainement. La gestion du trafic et l'amélioration de la qualité de la vie touchent en effet les volets environnemental et social de l'Agenda 21 et vont véritablement dans le sens du développement durable.

La réalisation de ce projet de réaménagement du centre-ville qui constitue une première étape, contribuera de manière significative à l'amélioration de la qualité de la vie et de la convivialité dans notre ville. Son étendue et son importance marqueront la volonté de la ville de changer son image.

C'est pourquoi, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nous vous proposons d'approuver les deux arrêtés suivants :

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Arrêté no 1, Travaux d'infrastructures et de génie civil

Article premier.- Un crédit de CHF 2'513'000.- est accordé au Conseil communal pour des travaux d'infrastructure et de génie civil à l'avenue Léopold-Robert.

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires à ces investissements

Article 3.- Le Conseil communal est autorisé à procéder aux transactions immobilières découlant des travaux à effectuer.

Article 4.- Les investissements mentionnés seront amortis au taux annuel de 2,5 %.

Article 5.- Les dépenses seront comptabilisées au compte des investissements.

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

Arrêté no 2, Aménagements urbains

Article premier.- Un crédit de CHF 5'480'000.- est accordé au Conseil communal pour l'aménagement en zone de rencontre de l'avenue Léopold-Robert, du carrefour Casino-Dr.-Coullery à la Grande-Fontaine.

Article 2.- Le Conseil communal est autorisé à contracter les emprunts nécessaires à ces investissements

Article 3.- Le Conseil communal est autorisé à procéder aux transactions immobilières découlant des travaux à effectuer.

Article 4.- Les investissements mentionnés seront amortis au taux annuel de 4 %.

Article 5.- Les dépenses seront comptabilisées au compte des investissements.

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

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le Président:
Chs Augsburg

La Secrétaire:
C. Stähli-Wolf

M. Théo Bregnard, pop-us : J'ai fait un rêve la nuit passée, dans lequel la ville ressemblait à ceci. *Il montre et fait circuler deux photos noir - blanc de la ville, de la Fontaine Monumentale datant du début du siècle.* Certaines mauvaises langues diront que c'est bien un rêve de prof. d'histoire, qui plus est. C'est sûr qu'un prof. d'auto-école aurait certainement une vision un peu différente, mais bon, chacun ses rêves. Toujours est-il que dans mon rêve il y avait une ou deux tours de plus, une ronde en l'occurrence, quelques voitures en plus, mais pas trop quand même, quelques vélos, quelques poussettes, éventuellement quelques skates et trottinettes, mais pas trop non plus. Enfin voilà un beau rêve pour l'avenir de notre ville, enfin tel que je le conçois. Bon, vous imaginez cette ville peuplée de jeunes, de moins jeunes, vivante, conviviale, voilà peut-être ce qui nous attend si nous acceptons ce beau projet. N'ayez pas de crainte, je vous les fais passer que vous puissiez admirer mes rêves qui datent un peu, en noir-blanc, certes. Ce matin, le réveil fut un peu plus dur. J'avais rêvé de cette belle fontaine avec des beaux bancs qui entourent cette Fontaine Monumentale et puis des enfants s'amuser à compter le nombre de tortues (je pense que vous l'avez tous déjà fait) ou à contempler les petits dragons. Donc ce matin en me réveillant, je passe devant la fontaine, je vais vérifier que le nombre de tortues est bien de douze, comme tout le monde le sait, mais je ne traînais pas trop, peut-être pour ne pas faire attendre mes élèves, peut-être aussi parce que le flux de véhicules autour de ce monument, était un peu trop dense à mon goût. Je n'ai donc pas attendu pour vérifier si le chiffre que j'avais entendu de 20'000 véhicules par jour était exact ou non. J'enfourchais mon vélo et entrepris de gravir la fameuse rue du Docteur-Coullery, dont nous avons parlé en début de séance, manquant de me faire renverser deux fois, après avoir compté mes petites tortues. Enfin. Un petit bonheur, pour monter cette rue, mais voilà, circuler à deux-roues n'est pas toujours facile dans cette ville. Vivement les nombreuses pistes cyclables qui accompagneront, à n'en pas douter, le plan de mobilité. Surtout que, même si l'enquête de l'IRER ne le montrait pas vraiment, le nombre de vélos a doublé en vingt ans, comme le montrent les statistiques d'immatriculation de la Police locale.

Ces deux histoires afin d'illustrer à la fois tout l'espoir que nous plaçons dans ce beau projet qui remet enfin le piéton au centre des préoccupations urbaines, principe fondamental pour nous de la convivialité du centre-ville. Ma fraîche aventure matinale m'a aussi confirmé que rendre cette partie de la ville aux piétons poserait inévitablement un important problème de circulation.

Il s'agit dès lors de mettre les deux éléments dans une balance et de poser d'un côté les points positifs du changement et de l'autre les négatifs. Sans sous-estimer les problèmes de circulation qui ne manqueront pas de se poser, nous estimons qu'il est fondamental d'aller de l'avant, de créer un centre de rencontre, convivial, afin d'améliorer la qualité de vie de notre ville. Nous devons dépasser nos appréhensions, propres à tout bon conducteur que nous sommes, je pense pour la plupart dans cet hémicycle. Enfin, en ce qui me concerne, je dis bon conducteur, mais je me considère plutôt comme un mauvais conducteur; c'est-à-dire comme beaucoup de Chaux-de-Fonniers, je prends ma voiture pour aller acheter mes petites commissions : mon steak, mes pâtes. Enfin, que la distance soit longue ou courte, cela ne change pas grand chose, que mon cabas soit lourd ou léger non plus. Quand les habitudes sont là, c'est difficile de s'en défaire, surtout lorsque les déplacements sont rapides et

pratiques. Le grand pourcentage de la circulation interne (70%) prouve bien que ce sont ces habitudes, où nous prenons notre voiture pour n'importe quel petit trajet, qui engendre la majorité de la circulation du centre-ville.

Dès lors, je pense que pour aller de l'avant, il faut obliger, ou plutôt inciter les gens à se déplacer à pied, plutôt qu'en voiture. Tant que nous pourrions nous parquer sans difficultés (pour ne pas dire n'importe comment), sans rien déboursier, les gens ne modifieront pas leurs habitudes prises depuis bien longtemps déjà ! Rendez-vous compte du beau paradoxe de ce cher automobiliste, qui réfléchit souvent assez peu aux coûts de l'entretien de sa voiture lorsqu'il se déplace : payer quatre francs pour le bus (aller-retour), alors que sa place de parking est gratuite. Ensuite, ne pas devoir porter de sac et qui plus est se déplacer rapidement, quand nous savons la lenteur des Transports en commun, en tout cas, c'est ce que certains pensent. Le calcul est donc vite fait ! Ce qui importe est donc de réduire l'attractivité du centre aux voitures, et à l'inverse, de l'améliorer pour les piétons et serai-je tenté de dire pour l'ensemble de la population.

Cependant, réduire l'attractivité du centre aux voitures doit absolument s'accompagner de mesures d'accompagnement permettant d'effectuer un vrai transfère modal. Sinon, nous courrons à l'échec, comme semble l'indiquer les réactions de nombreuses personnes de cette ville; en tout cas, je l'espère, personne dans ce Conseil. Il faut encourager les gens à prendre les Transports en commun en faisant par exemple une grande campagne de promotion pour les Transports en commun. Au vu du prix de l'ensemble des projets, nous pourrions en consacrer une petite partie, mais pas négligeable non plus, à la promotion du déplacement en Transports en commun, à pied ou à vélo, ce qui, au final, ne changera pas grand chose. Offrons par exemple à tous les ménages un parapluie, ou plutôt des gants et une écharpe (aujourd'hui il faisait un peu froid), pour les inciter à affronter la pluie et la neige. Augmentons rapidement les pistes cyclables, afin d'assurer une plus grande sécurité pour les vélos. Mettons au point une nouvelle invention : des remonte-pentes pour vélo le long des rues verticales, afin d'inciter tous les cyclistes à prendre leur vélo, même ceux qui ne s'appellent pas Zülle ou Dufaux. Mettons en place, comme cela se fait dans d'autres villes, notamment à Genève, le prêt de vélos à la gare, à l'hôpital, pour inciter les gens à choisir d'autres modes de déplacement. Contraindre ne suffit pas, c'est même l'échec assuré, comme le relevait lors de la journée sans voiture, l'ingénieur des transports et de l'urbanisme de Genève. Il faut se pencher sur les problèmes de transport des gens, leur offrir des solutions de rechange. Il faut aussi tenir compte des besoins des gens, notamment celui de pouvoir continuer de rentrer chez soi à midi, comme cela se fait dans beaucoup de familles de La Chaux-de-Fonds. Tout cela, afin d'améliorer, non pas la qualité de vie des piétons, mais de l'ensemble des citoyens de cette ville, qu'ils soient conducteurs ou non. Notre santé n'en sera d'ailleurs que meilleure puisque, comme le confirme le rapport de l'OMS, une demi-heure par jour de marche ou de vélo, réduit de 50% les risques de problèmes cardio-vasculaires, de diabète, et d'obésité.

Venons-en maintenant au projet proprement dit. C'est à notre sens un projet cohérent, positif, extensible, peut-être justement problématique pour certains, en lien avec les réalités de notre ville. Un vrai projet, pas un aménagement de fête, provisoire. Un beau projet durable, comme diraient nos amis écolos.

Le projet G d'eau remplit son contrat en proposant une zone de rencontre avec de plus larges trottoirs, une symétrie des deux côtés, ne privilégiant pas l'un par rapport à l'autre, un espace sécurisé et j'espère plus tranquille pour pouvoir boire un verre sur la terrasse du futur Heure Bleue.

Ensuite, l'effort mis sur l'éclairage est également fort intéressant et promet une belle mise en valeur du Pod. Je me réjouis de voir cela ! Le mobilier urbain modulable pour l'hiver, le projet de passage couvert, les différents revêtements sont des points positifs. Sans oublier, bien sûr, ce qui m'enchant le plus, vous l'aurez compris avec les belles images que je vous ai fait passer, avec la mise en valeur de la Fontaine Monumentale et du lien entre l'avenue Léopold-Robert et la place de la Carmagnole.

Nous avons cependant quelques craintes pour le projet, notamment que la zone manque de vie, de chaleur. Nous espérons que les bancs seront orientés et placés judicieusement, qu'il y aura des espaces de jeux (il n'y en a peut-être pas assez aujourd'hui) pour les enfants mais aussi pour les adultes. Je m'approchais de certaines personnes qui me disaient qu'il n'y avait même pas une piste de pétanque pour jouer sur la place de la Carmagnole. Voilà des choses que nous pourrions rajouter.

Un projet qui n'est pas contre - n'en déplaît à certaines associations d'automobilistes -, mais bien pour. Pour la population. Nous sommes face à un véritable choix entre un circuit automobile au centre-ville et un véritable centre de rencontre, lieu de vie et de convivialité.

Pour que ce rêve devienne réalité, il reste, toutefois, à convaincre la population. Grand problème me direz-vous, pour certains en tout cas. Comment faire ? Et bien en vendant bien le projet comme l'a déjà en partie fait le Conseil communal, mais aussi, et surtout, en rappelant haut et fort les priorités du Conseil communal concernant cet espace de rencontre, mais aussi en s'intéressant aux problèmes de circulation. Nous ne pourrions pas, à mon sens, faire l'impasse sur les questions de circulation. En faisant le tour de plusieurs cafés la semaine passée, j'ai pu constater que les gens avaient l'impression que nous leur cachions certaines choses, que nous ne leur disions pas la vérité sur ce plan de circulation. Cela me semble bien contradictoire avec la volonté de chacun à l'intérieur de ce Conseil général, d'un rapprochement entre le Conseil communal et la population. Il faut réaffirmer que le Conseil communal ne veut pas créer un Pod bis à la rue de la Serre par exemple ou à la rue du Parc, comme je l'ai entendu, qu'il va tenter d'éviter un transfert de charges à proximité des écoles ou des zones d'habitations. Tout cela, ce sont des choses importantes qu'il faudra rappeler pour ne pas se retrouver face à de nombreuses inquiétudes et de nombreuses oppositions.

Alors, ces changements font peur, certes, ils occasionnent des désagréments, du bruit pour les travaux, des problèmes de circulation, mais dans ce Conseil, nous devons montrer que nous sommes prêts à modifier certaines de nos habitudes. J'en parle en connaissance de cause, étant certainement un des pires conducteurs de cet hémicycle. Engageons-nous en faveur de ce beau projet. Merci.

M. Philippe Lager, éco. : Lorsqu'il observe le monde, l'observateur le verra différemment selon le lieu où il se trouve. Il le verra aussi différemment selon les

lunettes qu'il porte. Dans le problème qui nous occupe ce soir, il est largement question de lieu et de lunettes. Ainsi, l'observateur, s'il observe l'espace de rencontre dont il est question, depuis la ville, aura un autre regard que s'il l'observe depuis une autre ville de Suisse. Il en ira de même, s'il pose sur son nez ses lunettes d'automobiliste ou de piéton. Ce soir, afin de faire fi de tout esprit de clocher, l'observateur en question doit regarder ce projet depuis une autre ville quelque part en Suisse et poser sur le nez ses lunettes de piéton. Ces conditions sont indispensables s'il veut juger objectivement de la situation. Notre observateur chaud-fonnier, lorsqu'il déambule dans une autre ville, apprécie à sa juste valeur les espaces piétons et de rencontre dans lesquels il se déplace en toute quiétude et il oublie les colonnes de véhicules qui l'ont arrêté et freiné à l'entrée de ladite ville. Nous sommes tous automobilistes. Et nous savons bien lorsque nous entrons dans ce petit espace en tôle, que nous croyons être chez nous, alors que nous nous déplaçons sur la route qui est à tout le monde. Dans une ville où pour la grande majorité de la population, la gare se trouve à moins d'un quart d'heure à pied, cessons de nous asseoir dans notre voiture pour amener nos gosses à l'école, aller boire un verre, nous rendre au cinéma, et paradoxe des paradoxes, aller faire du sport, sur un terrain, une halle ou au fitness. Dans cent mille ans à ce rythme, si l'homme est encore là, l'évolution l'aura transformé en cul de jatte parce qu'il aura oublié l'usage de ses jambes.

Vous l'aurez compris, ce projet nous plaît et nous allons le défendre par un engagement durable en sa faveur quelles que soient les velléités de référendum. Le plan de la mobilité urbaine commence à devenir une réalité. Ce ne sont pas les Verts qui s'en plaindront, même si quelques-uns dans ce Conseil pourraient imaginer que nous n'aurons plus rien à dire. Ce projet nous plaît parce qu'il donne la même importance aux deux artères du Pod. Le mobilier urbain, modulable, choisi dans des matières résistantes, mais non luxueuses, permettra d'animer l'espace de différentes manières selon les manifestations et les saisons. Les Chaux-de-Fonniers devraient trouver sur un tronçon de leur Pod la possibilité de déambuler en toute quiétude. Les habitants de la ville devront s'approprier cet espace et en user. Les habitudes changent progressivement, c'est ainsi que cette zone de rencontre ne s'animerait certainement pas du jour au lendemain. Au Conseil communal de proposer, d'autoriser ou d'inciter manifestations et autres animations afin de faire vivre cet endroit.

En ce qui concerne les véhicules à moteur, les Transports en commun devront véritablement devenir privilégiés en ce lieu. Il importe alors de favoriser leur utilisation en innovant par des mesures incitatives allant de la subvention, et pourquoi pas, jusqu'à la gratuité.

Le rapport a un point faible. Il n'indique pas de manière précise, comment le trafic pendulaire et de transit contournera le centre de la ville. Il en va de même pour les rues collectrices. Cependant, nous faisons confiance au groupe de travail créé par le Conseil communal. La tâche de ce groupe ne sera pas facile, pour plusieurs raisons. Le plan de la partie Est de la ville n'a pas été conçu pour absorber un grand nombre de véhicules à une époque où le trafic était bien moindre qu'aujourd'hui. La géographie physique des lieux n'y est d'ailleurs pas étrangère. Quelles que soient les solutions proposées, il y aura toujours des mécontents. Il faudra oser choisir et faire

des propositions en expliquant bien que tout est souvent question d'habitude. Et, les habitudes peuvent changer. Cela sera d'autant plus facile si un gros effort est mis, nous le répétons avec force, sur la promotion des Transports en commun. Peut-être faudra-t-il aussi accepter qu'une partie du trafic continue à s'écouler par le Pod à une allure modérée dans la mesure où les usagers des transports individuels motorisés jouent le jeu et acceptent d'être relégués après les piétons et les Transports en commun. En outre, il sera fondamental de réorganiser les zones de parcage au centre de la ville et de concevoir rapidement des parkings d'échange pour les pendulaires et les visiteurs lors de manifestations.

Nous sommes convaincus que tout cela est réalisable. Nous avons l'occasion de circuler dans d'autres régions et d'autres villes. Tout n'y est pas toujours facile. Les embouteillages et files d'attente existent également. Le transport individuel motorisé a ses avantages et ses inconvénients. Lorsque nous sommes automobilistes, nous devons en accepter les inconvénients si nous considérons qu'il est difficile, en certaines circonstances, de s'en passer. Dans cette ville, petite, nous ne vivons pas l'enfer à longueur de journée sur les routes. Des mesures appropriées et des comportements responsables devraient nous permettre d'améliorer encore ces conditions. Dans les considérations financières, nous pourrions nous demander s'il est bien raisonnable, dans la situation économique et des finances de la ville, de voter un crédit d'environ 8 millions pour ce projet. Nous dirons oui sans hésitation, car qui n'ose rien n'a rien. Nous dirons donc un oui net et indéfectible au rapport qui nous est présenté ce soir. Je vous remercie.

M. Cédric Schweingruber, soc. : Un projet ambitieux, de surcroît proposé dans les délais. Un projet qui a été adoré par certains. Un projet qui répond à la critique "le centre-ville, c'est nul". Un projet à proximité de l'Heure Bleue. Un squelette à habiller de vie, qui ne demande plus qu'à être habillé de vie, magnifique, innovant, ambitieux, ayant un côté alternatif, très satisfaisant, très beau, une véritable vision politique, mobilisateur, enthousiasmant. J'arrête ici mon inventaire à la Prévert des remarques qui ont émaillé les débats de notre groupe la semaine passée. Débats qui soit dit en passant ont eu lieu avant le débat public, qui a eu lieu dans les anciens locaux de l'ABM. De ces débats sont nées néanmoins quelques questions et je vous livrerai ensuite notre conclusion, dont certes le préambule vous aura dévoilé l'intention générale.

Comme d'autres groupes, nous partageons une interrogation sur l'animation et sur la vie de cette zone. Le local même dans lequel nous a été présenté le projet était un local commercial, il ne l'est plus. Des restaurants, des cafés sont situés à proximité. Suffiront-ils à animer cette zone ? C'est une question qui nous a effleurés. La disposition des terrasses à 1'000 mètres d'altitude n'est peut-être pas la même qui peut être faite au bord de la mer. Nous nous sommes interrogés sur une question du règlement sans vraiment d'ailleurs y répondre, qui semblerait, selon certains exploitants, limiter les dates d'ouverture des terrasses dans la saison d'été de manière peut-être trop étroite, si ce projet était accepté. Nous rappellerons que certaines stations de ski, au prix d'une consommation d'un peu de gaz naturel, chauffent leurs terrasses.

Notre groupe a également estimé que l'offre actuelle des Transports en commun n'était pas assez performante pour favoriser un réel transfert modal dans la perspective de l'exécution de ce projet. Il nous semblerait que cet aspect de la question doit être étudié. Nous verrons plus tard que, selon nous, le temps nous est donné pour étudier cet aspect. Il est dit dans les premières pages du rapport du Conseil communal, que le plan de mobilité prévoyait des aménagements pour les cyclistes. Cet aspect n'est plus évoqué dans le projet, certes remarquable, qui nous est soumis et nous demandons si sur la surface qui va d'une façade sud de l'immeuble à la façade nord, il n'y aurait pas peut-être des aménagements à trouver. Certes, nous ne perdons pas de vue, et cela nous a été dit lors de la séance d'information réservée aux autorités, que c'était un premier projet et que des aménagements pourraient encore et devaient encore être trouvés.

Notre parti avait demandé, dans ce Conseil, au Conseil communal, d'envisager 1'000 arbres sur une législature. Et certains dans notre groupe, vous l'aurez bien compris, ont trouvé que ce projet manquait encore un peu d'éléments végétaux.

Enfin dernière petite question, cet aménagement est-il "Braderie-compatible", entre guillemets ? RIRES.

Cela étant, nous espérons que les groupes qui ne se sont pas encore exprimés soutiendront ce projet. Il va selon nous dans le droit fil d'une réflexion que les autorités législatives et exécutives mènent depuis un certain temps. Nous avons voté (pas volé, pardon !) un million pour l'image de la ville. Et bien, nous estimons que construire, créer ce projet si la population de la ville de La Chaux-de-Fonds le veut bien, fera beaucoup plus pour notre image, que de vendre des images pour un million de francs.

Ce projet de zone de rencontre et non pas de zone piétonne (c'était le terme qui avait été exprimé et qui était l'expression de la volonté du législatif, nous a-t-on expliqué), a été préféré pour maintenir un léger flux de circulation unique, qui inclura donc à certaines heures (selon des horaires cadencés) et de manière répétitive, les bus des Transports en commun et les véhicules individuels. Comment ces deux trafics se concilieront-ils ? J'ai évoqué tout à l'heure le problème de la qualité ou des services des Transports en commun non suffisants selon nous; j'en viens là donc à une question de pur détail.

Le projet est donc pour le parti socialiste à examiner. Notre groupe a mené sa réflexion sur la qualité intrinsèque de ce projet et sur sa volonté qu'il affirme clairement aujourd'hui de le voir réalisé, non en s'arrêtant à cet aspect de l'analyse et en espérant que le débat qui est à venir se tiendra à cet aspect des choses. Nous ne pouvons pas toujours aujourd'hui concevoir et proposer des projets sans avoir un échéancier sur l'ensemble du plan de mobilité. Le rapport dit bien que c'est une première étape qui nous est proposée aujourd'hui. Des mesures d'accompagnement sont annoncées par le Conseil communal et notre groupe souhaite également qu'elles nous soient communiquées ultérieurement, mais n'estime pas qu'aujourd'hui cet aspect de la question doit être débattu. Nous avons d'ailleurs trouvé curieuses les déclarations du chef du Département de la gestion du territoire dans l'Impartial de vendredi passé, sachant que l'ingénieur cantonal M. de Montmollin faisait partie du panel d'experts selon le rapport.

C'est dire en résumé que ce projet, malgré les quelques aspects techniques que j'ai parfois évoqués, a soulevé un enthousiasme dans le groupe socialiste qui l'a soutenu à l'unanimité. Nous avons cru déceler chez les représentants de l'exécutif aussi, un même enthousiasme qui ne s'est peut-être plus vu depuis un certain temps, tant nous savons que les législatifs et les exécutifs sont préoccupés par d'autres soucis plus matériels, l'autonomie communale recule d'année en année. Et bien, je crois que dans cette ville, depuis la création de la tour Espacité, il y a pratiquement dix ans sauf erreur, nous n'avons plus présenté à la population de projet d'envergure. Et le projet Espacité, même si la commune était impliquée dans celui-ci, n'a pas été financé par les deniers publics et c'est finalement, quand même, des fonds privés ou des caisses de pension qui ont financé ce projet. Aujourd'hui, la commune vous propose - nous propose - d'investir en réalité un montant d'à peu près Frs 5'500'000.-. C'est l'analyse que nous faisons de l'arrêté qui nous est proposé, puisqu'il nous est bien dit que le montant de Frs 2'000'000.- et quelques aurait de toute manière dû être dépensé en entretien, en rapports tuyaux, diront certains. Et bien, quelle différence entre le rapport qui nous est présenté aujourd'hui et les rapports tuyaux qui, mis bout à bout arrivent parfois à des sommes de plusieurs millions.

Dans le contexte actuel, je l'ai dit, notre séance de groupe a eu lieu avant les présentations à la population du projet et nous avons appris que l'ACS avait annoncé un référendum selon des sources autorisées, comme disait Coluche, avant même la présentation du projet. Nous demandons donc si à l'instar du comique français, c'est une manifestation d'humour ou une réelle preuve de sérieux. Pour nous, ça ne l'est pas. Annoncer un référendum quand le projet n'est pas connu n'est pas sérieux et nous dénonçons cette attitude vigoureusement. Ce club automobile et non pas ces clubs automobiles, comme l'a dit un préopinant, disait dans la presse espérer un soutien. Et bien, le t-shirt que je porte montrera que la campagne des partisans est déjà prête. RIRES.

Nous souhaitons donc et ce sera un peu ma conclusion, que la population prenne la peine d'analyser ce projet. Au contraire des images couleur sépia qui font un bond 200 ans auparavant, vous aurez constaté que les images de synthèse qui sont présentées dans le rapport et disponibles en format original (pdf) sur le site de la ville -nous l'en remercions d'ailleurs- permettent à tout un chacun et tout un chacune de se faire une idée, je crois plus parlante qu'un rapport dactylographié de vingt pages sur le vrai projet qui nous est présenté aujourd'hui. Analysons-le. Projetons-nous dans ce projet. Espérons que les Chaux-de-Fonnières et les Chaux-de-Fonnières veuillent bien s'imaginer dans cet espace à créer et parlons aspect technique, parlons routes cantonales peut-être un peu plus tard. Le Conseil communal, nous n'en doutons pas, répondra à nos demandes et nous donnera certainement les assurances demandées.

Le plan chronologique que je me devais encore d'évoquer me conforte encore dans cette opinion. Rappelons que la fin des travaux est prévue, pour cette première étape qui est le projet d'aujourd'hui, pour 2006, sauf erreur, à la rue des Musées. C'est donc dire qu'en trois ans, nous pouvons imaginer lancer une étude sur l'amélioration des prestations des Transports en commun, en trois ans, nous pouvons imaginer des mesures d'accompagnement et nous sommes persuadés qu'en trois ans, nous pourrions même nous entendre encore avec le Canton. Je vous remercie.

M. Philippe Laeng, rad. : J'ai mis un pull vert, je n'ai pas d'image, mais c'est écologiste quand même ! Le groupe radical tient à saluer ici la qualité des projets concurrents et le choix de l'objet retenu qui fait figure de nouveauté. Nous voulons aussi souligner l'acceptation par les groupes projeteurs d'un dédommagement assez léger, surtout en regard de l'étude approfondie et des documents fournis.

Le groupe radical veut maintenant dire aussi ses regrets, qui n'ont eux rien à voir avec le projet. Il constate malheureusement, qu'il y a une volonté évidente à ne pas présenter une alternative de circulation, d'ailleurs élément incontournable lié à un projet qui a des répercussions et des implications pour les habitants de la ville et pour la vie commerciale et privée. L'ébauche de plan, dont il a été fait mention lors de la séance d'information n'est à l'évidence largement pas finalisée. Il aurait d'ailleurs été assez simple de faire un essai à blanc (comme nous disons), sans investir des sommes colossales, pour que la population se rende compte des difficultés ou des avantages d'un tel bouleversement. Je rappelle ici la ligne verte pour le Pod à trois voies.

Lorsque nous voyons les modifications entreprises pendant les vacances à la rue Docteur-Coullery, il est encore une fois regrettable que nous n'ayons pas cherché à faciliter la vie des usagers en modifiant le sens de circulation à la rue Jaquet-Droz, entre Casino et Migros, afin de permettre de désengorger le carrefour du Casino. Cela indique qu'il n'est pas recherché de solution et que des difficultés de circulation supplémentaires sont créées. C'est bien regrettable, car cela discrédite aussi l'ensemble du projet. Mais c'est à l'évidence un choix. Est-il partagé par tous ? Les informations du Conseil communal en début de séance ne m'ont pas du tout convaincu.

Nous avons quelques constatations. Nous constatons la volonté de supprimer la circulation en ville. A la lecture du rapport, où il est fait mention des transports privés, il est clairement dit qu'en aucun cas le volume de circulation ne sera augmenté à la rue Numa-Droz, qu'il faudra la limiter autour des collèges et qu'il n'y aura pas de circulation supplémentaire dans les rues parallèles et perpendiculaires. Cela nous paraît tout simplement irréaliste, car, comme nous le voyons, la plupart des collèges sont sur des rues importantes et collectrices de trafic. Il est évident que les carrefours dont la rue du Collège, la rue de l'Hôtel-de-Ville ainsi que la rue de la Charrière devront être traités d'une façon ou d'une autre et que la H10 ne sera pas encore demain constructible.

Pour le groupe radical c'est la qualité de la vie qui lui importe et le regroupement des familles pour manger à midi est la chose, à nos yeux, la plus importante car tout près de nous, simplement à Neuchâtel ce n'est pour beaucoup déjà plus possible. Il est donc indispensable d'organiser les déplacements privés et publics de façon à ce que l'avantage principal de notre ville, après les impôts et la hauteur de l'altitude, reste les familles.

En constatation, pour la convivialité recherchée, il n'a jamais été possible de forcer des gens à se rencontrer dans un quelconque lieu. Le constat de la place des Six-Pompes, celle de la Carmagnole et même celle d'Espace nous montrent en tout cas que le but recherché n'est pas un exemple pour la suite. Et sauf il est vrai lorsque nous y organisons des manifestations (Plage des Six-Pompes, etc.) qui, il est vrai cette

année, ont bénéficié d'un climat plus que méditerranéen. La Ville ne pourra donc pas tenir à bout de bras l'animation de ces places et des rues modifiées.

D'ailleurs, tous les groupes présents ce soir ont à divers moments l'an dernier, et ceci pour des raisons différentes, arpenté le devant d'Espacité pour rechercher des signatures et c'est devant la Migros et le samedi au marché que nous en avons récupéré et malheureusement pas dans cet endroit-là.

Nous avons aussi quelques autres inquiétudes. La désertification de cette partie de ville, au profit d'un regroupement du commerce entre la Migros et le futur Centre Coop est inévitable. D'ailleurs l'opérateur de téléphones d'Espacité quitte ses locaux actuels pour aller se mettre à la Migros. A quand MP, etc. ? Que deviendront les commerces situés au nord et au sud de la Grande-Fontaine ?

Les prix 2003 articulés (donc sans augmentation), ne correspondent qu'à la partie du Pod et aucunement aux deux autres rues, soit un chiffre global si nous voulons réaliser l'ensemble, de plus de 12 millions; alors que la fortune de la Ville n'est longtemps pas aussi élevée. Pourquoi ce rapport est-il placé aussi rapidement, alors qu'aucune séance du budget n'a encore été faite ?

Pour toutes ces raisons et le manque de propositions, le groupe radical ne soutiendra pas ce rapport, car il estime qu'il est incomplet et n'informe pas la population quant aux importants changements. Il estime que la représentation du Conseil général n'est le reflet que du un millième de la population, c'est pourquoi il demande au Conseil communal d'organiser une votation, sans attendre les oppositions et le référendum qui est prévu, car le Pod est aussi une légende. Cette consultation montrerait la volonté du Conseil communal de donner au peuple le choix, comme nous allons d'ailleurs le faire prochainement pour l'élection du Conseil communal, qui pour nous ne modifiera pas fondamentalement la vie du citoyen. Un changement de vie, une mutation aussi importante de la ville ne peut se faire sans l'avis de chacun ! Pourquoi pas d'ailleurs la gratuité des bus ? Mais cela a aussi été évoqué avant. Merci.

Mme Valérie Schweingruber, lib.-ppn : Le rapport qui nous est soumis ce soir est la première étape du plan directeur de la mobilité urbaine qui a été adopté par notre Conseil au mois d'août 2002. L'adoption de ce plan directeur avait abouti au classement de la motion libérale-ppn déposée par Pierre Golay en décembre 1998, motion qui tendait à la création d'une véritable zone piétonne en ville de La Chaux-de-Fonds. Ces deux éléments sont importants, j'y reviendrai plus tard, lors de l'examen de détail du rapport.

Pour l'instant, à titre général, le groupe libéral-ppn tient à remercier l'exécutif de la qualité du travail qui a été effectué, tant au niveau du Conseil communal qu'au niveau des services. En effet, le projet d'une zone de rencontre est intéressant et l'étude qui a été réalisée par le groupe G d'eau est séduisante à plus d'un titre. Comment ne pas rêver que l'extrémité du Pod change de visage, comment ne pas rêver en effet que les alentours de la Fontaine Monumentale revivent, que des commerces s'ouvrent et que la population puisse déambuler à son aise ? Notre groupe souscrit donc à cette idée, celle de réinventer le visage de la ville et de renouveler l'attractivité de La Chaux-de-Fonds.

Cependant, RIRES, cependant en l'état, la majorité de notre groupe ne pourra pas adopter le rapport qui nous est soumis ce soir. En effet, et c'est là que le bât blesse, et il blesse assez sérieusement selon nous, le rapport du Conseil communal ne répond pas à nos interrogations en matière de déviation du trafic. Si la zone de rencontre telle qu'elle est prévue est créée, où passera le trafic qui passait à l'origine sur le Pod ? Le Conseil communal ne répond pas à cette question dans son rapport. C'est regrettable à notre sens, d'autant plus regrettable qu'il s'agit apparemment d'une des premières préoccupations de la population, population qui a été conviée à une séance publique d'informations la semaine passée. En refusant de répondre à cette question, le Conseil communal a fait un choix, choix qui risque de faire trépasser le projet, ou en tout cas de le voir faire l'objet d'un référendum. En refusant de répondre à cette question, en réalité le Conseil communal pose son projet en termes d'alternative : la voiture ou les piétons. Nous le regrettons, car c'est sans doute justement cette alternative que l'exécutif voulait éviter. Notre groupe comprend mal les raisons qui ont guidé l'exécutif dans sa réflexion. Le choix opéré est encore plus difficile à saisir si nous le plaçons dans le contexte que j'ai rappelé tout à l'heure.

La motion qui avait été déposée par Pierre Golay en 1998 au sujet d'un véritable projet de zone piétonne en ville de La Chaux-de-Fonds disait, je cite : *"Ainsi, à terme, ne pourrait-on pas détourner la circulation de transit du Pod. Plusieurs possibilités existantes ou planifiées sont envisageables... C'est pourquoi notre groupe prie le Conseil communal d'entreprendre une analyse complète de cette problématique en réalisant une véritable concertation, aussi vaste que possible, des divers milieux représentatifs de notre ville, sans oublier de consulter le commerce de détail et les clubs automobiles"*.

Le rapport qui nous est soumis ce soir ignore malheureusement cet élément qui est fondamental. En août 2003, lorsque notre Conseil a discuté du plan de la mobilité urbaine, le groupe socialiste notamment a fait part ici des mêmes préoccupations. L'intervenant socialiste que je citerais, une fois n'est pas coutume avait dit : *"Nous souhaitons souligner encore la nécessité de concevoir une information aussi large, régulière et complète que possible de la population... En allant à la rencontre des avis, des attentes et des comportements des Chaux-de-Fonniers, la démarche est en effet de nature à éviter des blocages successifs... Il conviendra donc de veiller à ménager une démarche participative, privilégiant néanmoins l'intérêt général. Nous souhaitons encourager le Conseil communal à entreprendre des essais ou des expériences, comme il l'a évoqué dans certains quartiers, de façon à évaluer l'impact de ses projets. Le Pod, par exemple, pourrait être régulièrement fermé à la circulation le jeudi soir ou le week-end, pour permettre aux piétons de réinvestir certains lieux et de démontrer que cela peut se faire avant d'engager de lourds investissements"*.

Certes, le Conseil communal a envisagé des tests, à lire son rapport, mais il prévoit de les réaliser pendant la durée des travaux. A notre sens évidemment, il aurait fallu les prévoir avant le début des travaux, et non après. Le Conseil communal a donc décidé de traiter la question du trafic en marge du rapport de ce soir et de confier cette question à un groupe de travail *ad hoc*. Mais dans le même temps, l'exécutif souligne que l'objectif à atteindre est notamment de mettre en place une ceinture de contournement de la ville pour éviter une augmentation du trafic aux alentours des collèges, en particulier éviter que la rue Numa-Droz soit surchargée. Vous ne nous dites pas comment nous allons éviter que les abords des collèges soient surchargés. Comment dévier le trafic et éviter qu'il passe à l'avenue

Léopold-Robert sans le dévier soit vers les collèges Numa-Droz et de l'Ouest, soit alors en direction de la rue du Crêt et des Crêtets, vers le collège du même nom et vers le collège de Bellevue ? Que compte faire l'exécutif pour parer au danger que cette augmentation de trafic représente ? Inutile de rappeler ici le drame qui s'est produit récemment aux abords du collège de la Charrière. A notre sens, la population, dont notre Conseil est le représentant, doit être informée clairement par l'exécutif des conséquences de son projet. A ce stade, elle ne l'est pas.

Il nous paraît également qu'introduire une limitation de la vitesse à 20 km/h. est peu adéquat, dans la mesure où la population avait refusé une initiative qui souhaitait un 30 km/h. généralisé dans les villes.

Reste enfin la question du coût que nous considérons comme trop élevé. Le coût du projet même est de Frs 5'480'000.-. A cela s'ajoutent les Frs 2'000'000.- environ qu'il faudra investir pour les travaux de génie civil, les Frs 3'000'000.- environ qui suivront pour les aménagements aux abords du MIH. C'est beaucoup. C'est beaucoup et surtout accepter ce crédit, c'est mettre le doigt dans un engrenage dont nous ne pouvons pas mesurer la portée. En effet, le rapport ne nous renseigne pas sur le coût prévisible total des modifications qui seront nécessaires à terme, notamment justement en matière de déviation de trafic.

Pour l'ensemble de ces raisons, la majorité du groupe libéral-ppn refusera le rapport. Et je crois qu'un représentant favorable au projet va maintenant s'exprimer.

M. Patrick Haldimann, lib.-ppn : Oui, l'aménagement d'une zone de rencontre au centre de notre ville n'est pas une chose facile, sinon je suis sûr que nous l'aurions déjà. Je ne reviendrai pas sur le détail des coûts, d'autres s'y sont occupés avant moi. Il est clair que le crédit demandé, soit près de 8 millions de francs, n'est pas une somme négligeable, loin de là. Il s'agit d'un des plus gros crédits demandés durant ces dernières années. Néanmoins, nous avons là un plan ambitieux qui peut largement contribuer à améliorer l'image de notre ville. N'avons-nous pas entendu dans ce Conseil qu'il n'y avait plus eu de projet important depuis fort longtemps ? N'est-il pas venu le moment de faire quelque chose et de montrer à l'extérieur que cette ville vit ? Nous aimons rappeler partout que nous sommes la troisième ville de Suisse romande, mais nous sommes bien les derniers à ne pas avoir de zone piétonne ou zone de rencontre digne de ce nom et dont les bienfaits pour les piétons et les commerçants ne sont plus à démontrer. Dire que la zone de rencontre ne sera pas ou peu fréquentée, c'est ignorer totalement ce qui se passe ailleurs. Il est évident qu'un lundi soir de pluie et de grêle entre 22h.00 et minuit il y a fort peu à parier qu'une foule dense et compacte sera au pied de la Grande-Fontaine ou alors c'est un entraînement punitif d'un club sportif. RIRES.

Bien entendu, certains problèmes de circulation devront impérativement être réglés. Des simulations devront être faites et ceci peut-être avant même le début des travaux. Ne pourrions-nous pas, au lieu d'attendre le commencement de ceux-ci, par des aménagements peu coûteux, déjà jouer l'exercice à blanc si j'ose utiliser cette expression et voir les incidences sur le trafic ? D'ailleurs et sauf erreur le routier venant du Jura qui suit scrupuleusement les indications routières et qui veut se rendre à Neuchâtel ou au Locle ne doit aujourd'hui pas passer sur l'avenue Léopold-Robert.

Si nous en croyons le rapport, 70% du trafic est représenté par des mouvements internes, et l'aménagement d'une zone de rencontre ne peut pas se faire sans un changement important de nos habitudes en matière de déplacement. Si nous continuons à réfléchir à un transfert du trafic sans modification de nos habitudes, il est bien évident que nous n'y arriverons jamais. C'est l'image de notre ville qui est en jeu et pour ma part, je suis persuadé que le jeu en vaut la chandelle, raison pour laquelle j'accepterai avec d'autres, le projet qui nous est soumis.

Mme Fabienne Montandon, présidente : Je propose de faire la pause avant de donner la parole au Conseil communal.

PAUSE

M. Charles Augsburger, président du Conseil communal : Je voudrais d'emblée remercier l'ensemble des groupes de la « somptueuse » attention qu'ils ont apportée à ce rapport ainsi qu'à ses annexes. Vous constatez que nous avons là, après le plan de mobilité, un des investissements et un projet majeur de cette législature. Vous constatez aussi qu'il s'agit d'une démarche dont nous pouvons dire et je me souviens très bien, qu'elle est voulue par tous les partis si je m'en réfère au programme que nous avons sorti il y a bientôt quatre ans.

C'est un thème fort de la commission prospective également. Comme vous le savez, mais je répète peut-être quelques-uns des propos que j'ai tenus lorsque nous avons fait la séance de présentation à l'intention du Conseil général, nous avons tenu pour mettre en œuvre et définir le plan directeur de mobilité à connaître les besoins exprimés par la population. C'est un état de situation des comportements des habitants. Je vous signale que nous avons passé par des études réalisées par la CEAT (Communauté d'étude pour l'aménagement des territoires), l'IRER (Institut de recherche en économies régionales), que des sondages ont été effectués et qu'il y a eu le Forum civique auquel ont d'ailleurs participé également certaines organisations d'automobilistes. Il a été mentionné qu'elles n'ont jamais été consultées, je mentionne en tout cas leur présence acquise à ce niveau-là. Il y a également eu l'enquête faite par "Vivre La Chaux-de-Fonds". Je rappelle aussi la prise de position du Conseil général concernant la motion sur une zone piétonne. Je signale également les comparaisons qui se font entre les villes et à ce sujet, les enquêtes de classement des villes qui sont réalisées concernant la qualité de vie en ville, la manière dont nous sentons les centres-villes attractifs, etc. et où ces éléments interviennent, de même que pour les images de ville, où là il y a eu quelques interventions de la part de ce Conseil général.

Je voudrais signaler, et cela m'a frappé, qu'à aucun moment dans les interventions que j'ai entendues, le cahier des charges n'a été remis en question. Il aurait pu y avoir toute une série de remarques à ce sujet-là concernant l'opinion que vous avez qui est incluse dans le rapport. Nous pouvons partir de l'idée que le choix d'une zone de rencontre, qui n'a d'ailleurs pas été contestée sur le fond, n'a pas fait l'objet de remarques.

Je voudrais aussi peut-être revenir sur l'état actuel de la situation. D'aucuns l'ont évoqué et je vais répondre un peu thème par thème à toute une série de questions qui ont été posées. D'abord constater que nous avons, dans l'emplacement qui a été

retenu pour cette zone de rencontre, un axe dont une grande partie est surdimensionnée pour le trafic, surface qui va être excessive pour les déplacements par véhicule. J'y reviendrai.

Constater que le petit et moyen commerce local a de gros problèmes et qu'il doit se trouver une nouvelle vocation dans ce secteur-là. Lors de la réunion publique, un commerçant a évoqué la situation, peut-être un peu dramatique, où nous voyons se multiplier les espaces de vente vides. Nous avons parlé de l'ABM, mais il y en a d'autres. Nous savons aussi que dans certains commerces existants, nous n'avons pas toujours des chiffres d'affaires qui respirent la prospérité ou en tout cas la rentabilité élevée. Donc dans la situation actuelle, il y a un gros problème qui se pose à cet emplacement-là et cette rentabilité subit finalement des inconvénients d'un certain trafic, d'une certaine forme d'aménagement et dans tous les cas un changement du statut de ce secteur ne peut être que plus favorable par rapport à ce que nous entendons. Certains commerçants nous le disent d'ailleurs.

Pas d'animation actuellement. C'est plutôt un lieu de passage et nous pouvons dire qu'il n'y a pas de terrasses valables, à l'exception d'une, qui est depuis peu d'une certaine dimension, celle du Forum, et nous avons vu qu'elle était particulièrement fréquentée. La saison y a largement contribué. Mais les autres terrasses ont beaucoup de peine et leurs propriétaires s'en plaignent.

Les traversées du Pod sont longues (en temps) pour les piétons. Les trottoirs sont agréables, mais pas tellement faits pour s'y attarder ou pour musarder. Ce sont surtout des lieux de passage. L'image n'est pas déplaisante, surtout du côté de la fontaine. Ceci grâce aux jardiniers qui font véritablement un gros travail d'arrangements, de motifs autour de cet axe. Cet endroit ressemble un peu à un atole de verdure et de fleurs autour de cet axe. Mais c'est très mince, environ 50 - 80 centimètres, ceci au milieu, non pas d'un océan de goudron, de bitume, ce serait trop facile, mais d'un environnement très bituminé quand même. Relevons que ce secteur n'est pas calme, que l'air est quand même chargé et qu'il y a malgré tout un certain trafic, surtout à certaines heures. Quelles sont les options que nous avons prises ? L'option, pour faire ce rapport et cette demande de crédit, donc élaborer ce projet, était de s'inscrire dans la logique du plan directeur de la mobilité urbaine, que vous aviez accepté, rappelons-le, à l'unanimité. C'est une mise en œuvre des principes retenus pour réaliser une première étape significative, crédible, qui constitue un apport majeur à la revitalisation du centre-ville, à son attractivité pour y restituer de la vie, de l'intérêt et surtout des activités. Être crédibles, c'est de cela qu'il s'agissait pour nous concernant nos responsabilités en terme de transport, de déplacement et de circulation. Ce qui était nécessaire pour nous, c'était d'obtenir la confirmation de la possibilité dans des conditions raisonnables d'organiser le trafic en tenant compte des nouveaux paramètres découlant de la mise en place de cette zone de rencontre. Le choix de la création d'une zone de rencontre, plutôt que d'une zone piétonne, et bien c'est parce qu'elle ne bloque pas l'accessibilité du centre-ville pour ceux qui ont quelque chose à y faire, notamment le problème de l'approvisionnement, les achats. Il s'agit pour nous et je le répète, de tenter de revaloriser les petits et moyens commerces en tranquillisant le trafic, en le réduisant certes dans une certaine mesure, mais surtout en donnant la priorité aux piétons. L'objectif est d'augmenter le nombre de piétons au centre-ville, d'augmenter le

nombre de visiteurs extérieurs, d'augmenter le public des terrasses, de redensifier et de mieux rentabiliser les activités commerciales. Finalement de relier entre elles les places qui ont actuellement un peu l'allure d'enclaves, qui ne sont pas suffisamment utilisées.

Qu'en est-il du projet ? Vous connaissez le processus. Il a été décrit. Il tient compte des marchés publics. Quatre projets d'aménagements ont été présentés. Plusieurs solutions ont été proposées. Ce qui représente en fait quand nous y réfléchissons une sorte de gamme, car il y a quatre types de formules. Nous passons d'une formule qui est une petite extension des trottoirs à une formule qui est extrême où tout est rasé et nous bloquons absolument tout. Vous connaissez cette proposition, avec une autre formule qui consiste à spécialiser les artères sud, les artères nord concernant les types particuliers de trafics, tout en accordant bien sûr une attention particulière aux piétons. La formule qui a été retenue, ce n'est pas une synthèse, mais c'est celle qui semblait absolument optimale à ceux qui ont eu à se prononcer. Je pense au jury, au Conseil communal, à la commission d'urbanisme et à d'autres instances également qui ont examiné ce projet. Je crois que c'est quelque chose que nous pouvons relever ce soir, personne n'a dit que le projet que nous avons retenu n'était pas le bon. Personne n'a dit que nous devons choisir un autre projet. C'est quand même une force, je tiens ici à vous en remercier, de pouvoir considérer que le projet en lui-même bénéficie du soutien ou en tout cas de la non-opposition de la totalité de ceux qui se sont exprimés. Nous avons vu un certain enthousiasme et la présentation qui avait été faite, dont nous trouvons des traces sur des vêtements en face de moi, est quand même quelque chose qui est a été considéré comme attractif, même si, il faut le dire, c'est une présentation technique qui est très minéralisée où nous ne voyons pas énormément de végétation, et encore moins de personnes. Bien sûr qu'il y manque de l'animation, il y manque un certain mobilier urbain que je définirais comme étant peut-être un peu ludique, parce qu'il faudra bien animer cela. Et tout ceci fait que nous nous trouvons devant un projet, dont nous pouvons dire en synthèse qu'il est de qualité, qu'il est réalisable par étapes, puisque nous parlons aussi de la rue des Musées et de la rue du Casino. Pour la première étape et non la moindre, nous avons choisi la partie la plus significative, la plus substantielle et celle qui va marquer le plus et parce que qu'elle est susceptible d'amélioration. Ce n'est pas un projet qui est fini pour l'éternité, qui est ossifié, cristallisé. Nous pouvons imaginer quelques variantes, en tout cas dans les aménagements de mobilier urbain, extensibles à futur. Une remarque pourrait être faite en disant : "dans le fond, cela ne concerne qu'une partie du Pod". Toutes les possibilités à futur sont ouvertes, les réflexions de transposer de même qu'aller un peu plus loin peuvent être faites ou au contraire il est possible d'envisager tout autre chose qui s'ajoute. C'est faisable et c'est dans tous les cas modulable.

L'aspect qui pose problème, c'est la circulation. Fallait-il finaliser dans les derniers détails, un plan général de circulation, avant d'envisager un quelconque projet ? Nous ne le pensons pas. La démarche retenue a consisté pour nous à faire d'abord un projet d'urbanisme correspondant aux besoins et envies exprimées par la population et destiné aussi à répondre au Conseil général selon les instructions et les attentes que vous aviez transmises ici. Voyons ce qui s'est passé dans d'autres villes et imaginons par exemple la ville de Berne. Si, quand les autorités à Berne avaient

entrepris de fermer ou de rendre piétonne la Bärenplatz (ici nous parlons de zone de rencontre, ce qui est différent), nous leur avons mis comme condition de faire un plan général de la ville de Berne pour la circulation avant que ne soit entrepris quoi que ce soit, à l'heure actuelle, nous y circulerions encore. C'est sûr. Nos collègues de Winthertour nous ont clairement dit que chaque fois qu'ils ont eu à réaliser des aménagements urbains, c'était secteur par secteur, en sachant qu'il fallait organiser les choses. Nous ne faisons pas un débat sur l'organisation des aménagements complémentaires avant de réaliser le projet lui-même, si nous avons la garantie donnée par des experts qu'il est effectivement possible d'avoir des solutions, des possibilités de résoudre les problèmes de trafic. Donc le Conseil communal n'entend pas éliminer du tout de ses réflexions la circulation, le trafic, les besoins en mobilité et leur gestion. La preuve en est que nous partons déjà du concept du plan de mobilité, c'est une référence générale que vous aviez acceptée. Ensuite nous avons créé une cellule d'étude et de réflexion sur le sujet dans laquelle les services communaux concernés, dont nous connaissons les compétences, sont présents, auxquels s'adjoignent deux bureaux spécialisés et réputés de Suisse romande dans le domaine des ingénieurs de trafic. Pour nous, il était indispensable d'obtenir une confirmation, c'est-à-dire celle qu'il est possible de gérer correctement la circulation après la réalisation de la zone de rencontre. Cette assurance, nous l'avons, sans qu'il y ait des conséquences par trop dommageables par ailleurs pour les usagers ou pour les quartiers. Il y a un énorme travail de modélisation qui a été fait concernant les flux de trafic. C'est une approche très technique qui envisage de nombreuses solutions. J'ai ici, je peux vous les faire passer, toute une série d'analyses avec des flux, des indications, sur les intensités de trafic, etc. Toute une série de solutions existent. Et j'ajoute à cette dimension qu'un choix doit aussi être fait sur la base de réflexions, qui ne sont pas seulement basées sur des études de flux, mais aussi sur l'impact du trafic, sur l'environnement bâti entre autre et notamment les problèmes de sécurité.

Nous avons un peu gonflé le problème de la circulation. Il faudrait pouvoir le ramener à sa juste dimension. Il existe, nous ne le nions pas. Mais examinons quand même, si vous le permettez, point par point quelle est la nature du trafic à cet emplacement. Tout d'abord, nous nous apercevons que c'est surtout un trafic d'heures de pointe. Je crois qu'à ce niveau-là, c'est évident, il y a des engorgements. D'emblée pour répondre à Mme Schweingruber, que faire du 20 à l'heure autour de la Fontaine Monumentale à 17h.00, c'est un excès de vitesse ou c'est jouer aux auto-tamponneuses ! C'est clair. Donc nous voyons qu'il y a un problème spécifique. En revanche, entre ces heures de pointe pendant la journée, en effet, la nuit, le trafic est très réduit (je parle en connaissance de cause, j'ai habité pendant une année et demie dans le secteur et j'ai pu voir ce que cela signifiait), nous ne sommes pas dérangés par le trafic, nous sommes dérangés par l'animation nocturne, en quelque sorte. Là n'est pas le problème. Donc sur cette partie de la journée ou de la nuit, nous ne pouvons guère imaginer qu'il y ait des transferts très importants de trafic. Maintenant, par rapport à ce trafic aux heures de pointe, il faut encore le distinguer selon les destinations. Prenons celui dont nous envisageons la suppression, c'est-à-dire le trafic nord-sud, éventuellement est-sud. Quand je dis est-sud, c'est celui qui vient du Jura pour se rendre dans la direction de Neuchâtel, au sud de la ville. Je dirais déjà que ce

trafic-là n'a rien à faire autour de la fontaine. C'est clair. Le trafic sud-nord passe déjà ailleurs. Si nous prenons quelques-unes des hypothèses que nous pouvons imaginer, je ne voudrais pas ici commencer à entrer dans des circuits, des itinéraires que j'essayerais de vous décrire ou de vous recommander. Ce n'est pas le cas. Mais imaginons par exemple que nous fassions passer par la place des Forains des gens, qui, du secteur de l'Hôpital ou du nord de la ville, voudraient se rendre du côté de Neuchâtel; plutôt que d'aller par la Grande-Fontaine, il y a des possibilités, il y a des itinéraires, qui ne sont pas spécifiquement dans des quartiers très habités. Nous pouvons même imaginer d'avoir par exemple à l'entrée de la ville, un blocage des gens qui viennent du Jura pour permettre le passage vers la place des Forains plus rapidement, de telle sorte que nous ayons là une sorte de ceinture (moyenne ceinture - petite ceinture). Nous pourrions imaginer d'autres choses, d'autres formules. Si nous supprimons le tourné à gauche lorsque nous venons de la place de l'Hôtel-de-Ville pour nous rendre par exemple à l'Impartial (à la hauteur de Jacot-Meubles), vous pouvez imaginer que le trafic nord-sud pourrait passer tout droit, donc en bidirectionnel, sur cette route qui est certes étroite, ce qui impliquerait alors un système de feux pour les bus lorsqu'ils s'engagent pour qu'ils puissent passer. Mais ce n'est pas impensable. Les routes ne sont en tout cas pas plus grandes que les deux pistes que nous voyons actuellement autour de la Grande-Fontaine. Donc il y a des possibilités d'imaginer que tout ce trafic autour de la fontaine passe par ailleurs. Bien sûr que nous pouvons faire des essais. Faisons des essais, et puis après, une fois que nous aurons fait des essais, nous verrons bien ce que cela donne. Faire des essais à blanc, quand vous avez des grandes surfaces qui sont laissées vides sous les yeux des automobilistes, ce n'est pas crédible. D'ailleurs j'ai vu à la télévision les zones piétonnes, à Paris par exemple, pendant la journée de la voiture, RIRES, pardon sans voiture. Nous avons vu des gens absolument irascibles qui ne comprenaient pas qu'on les laisse passer là où il y avait de la place, alors qu'ils devaient aller travailler. Pour prendre des habitudes, il faut quelques semaines, quelques mois. Ce n'est pas quelque chose qui se fait si rapidement que cela. Voilà pour le trafic. Il y a d'autres solutions qui sont possibles pour dévier le trafic qui passe autour de la Grande-Fontaine. Nous pouvons éviter là un trafic important, celui en général qui bloque un peu tout le secteur.

Concernant maintenant le trafic longitudinal. Je relève simplement que devant l'Impartial, nous avons une voie de trafic. Entre l'Impartial et Kisa (le magasin en face), ou bien vous allez tourner autour de la fontaine, ou vous allez tout droit. Si vous allez tout droit, vous êtes sur une seule voie avec les bus. Après, vous avez royalement deux voies qui sont à votre disposition, plus encore des arrêts de bus. Rien de plus que ce que nous envisageons, qui serait possible à futur. Vous avez la même situation entre Mareuding et l'Hôtel judiciaire. Vous avez l'arrêt de bus, c'est vrai, mais vous n'avez qu'une seule voie. C'est un peu large, mais vous n'avez pas deux voies, c'est une seule voie et vous passez par là. Nous sommes déjà dans un cas de figure où même si nous nous en tenions à cela, tout le trafic pourrait passer. Il n'y aurait même pas de transfert de trafic. Ce n'est pas ce que nous souhaitons. Nous souhaitons qu'il puisse y avoir un certain déplacement de trafic qui s'organise. Pour que les gens prennent conscience que, dans le fond, arrivant sur un espace qui leur est moins réservé qu'actuellement, ils se sentent un petit peu plus mal à l'aise, qu'ils

aillent spontanément ailleurs, parce que la vitesse sera un petit peu réduite par rapport à celle qu'ils ont actuellement. Actuellement, nous ne faisons pas du 50 à l'heure dans ce secteur. Ce n'est pas possible, et surtout pas aux heures de pointe. C'est absolument exclu. Quand nous disons du 20 à l'heure, c'est à peu près la vitesse qu'ont les véhicules qui circulent dans ce secteur-là. Il y a là des petites ceintures possibles, plusieurs formules, des moyennes ceintures, des grandes ou très grandes ceintures. N'oublions pas les possibilités de grande ceinture, par exemple la route Renan - Les Convers pour les gens qui vont du Locle dans le Jura, par la H20 en passant par les Convers, et aussi des Convers jusqu'à la Balance, au-dessus de Renan. C'est un itinéraire qui sera moins long que la traversée de la ville par rapport aux attentes qu'il y a actuellement à tous les feux. Bien sûr que ce n'est pas une réalisation qui se fait à cinq ans. C'est un horizon d'une dizaine d'années si les choses vont bien côté bernois. Nous nous y employons. Il y a des groupes qui interviennent dans ce sens-là. Mais ce sont des solutions de grande ceinture que nous ne devons pas négliger. Ce n'est pas en fonction de cela que nous allons arrêter nos positions ici et nous devons trouver d'autres solutions, notamment, parce qu'il y aura quand même des périodes de travaux, nous l'espérons en tout cas, qui vont nous obliger à détourner tout le trafic. Ce sera effectivement plus pénible de circuler pendant les travaux que lorsque les travaux auront été réalisés. Il faudra faire ces travaux sur une artère, parce que nous n'allons pas les faire sur les deux artères simultanément.

Précisons aussi que le stationnement, et personne n'en a tellement parlé, n'est pas touché. Donc les problèmes d'accessibilité aux parkings devront être examinés. Le problème ne se pose donc pas, il n'a pas été spécifiquement évoqué non plus.

La dimension de la route cantonale. Je dirais que nous avons régulièrement tenu au courant le Canton, par l'ingénieur cantonal, de ce que nous faisons. Il était d'ailleurs membre du jury. Il connaît donc bien le projet que nous avons retenu. Il est vrai, cela a été mentionné dans l'Impartial, que nous avons envoyé un peu tardivement le rapport au Canton. Mais je précise que nous en avons largement débattu dans un groupe technique consacré à la H20 avec le chef du Département, l'ingénieur cantonal et tous ses services. Le chef du Département nous a d'ailleurs souhaité bonne chance pour la réalisation de cette démarche en disant que nous aurions quelques problèmes au niveau de la circulation, sachant que c'est toujours là qu'il y a quelques interventions ou quelques difficultés.

Le problème du coût. Il est basé sur un devis estimatif qui a été réajusté. J'ai ici ce document que je peux qualifier de très sérieux, qui est encore complété par toute une série de calculs, où nous nous apercevons que nous sommes allés très loin au niveau des métrées, des mètres cubes, du détail des coûts unitaires. Donc nous avons véritablement là quelque chose qui me semble très sérieux, qui ne peut pas être remis en question. Bien sûr que lorsque nous faisons des mises en soumission nous pouvons avoir par la suite quelques surprises, mais il s'avère quand même que ce sont sur des chiffres, sur des travaux réalisés antérieurement et sur des offres d'entreprises spécialisées que ces devis ont été établis. J'ai entendu que c'était très coûteux. J'ai même entendu qu'au kilomètre, c'était particulièrement onéreux. Lors d'un débat qui a eu lieu ce soir sur la Radio Suisse Romande, M. Graf a dit que c'était 32 millions le kilomètre. C'est une façon, vous me passerez l'expression, quand même un peu populiste de gonfler les choses, parce que nous sommes ici, pour l'avenue

Léopold-Robert, devant une surface de l'ordre de 10'000 mètres carrés. Compte tenu de ce qu'il est nécessaire de faire, faisons les calculs et vous vous apercevrez, compte tenu de la réalité et de l'objectivité avec laquelle les devis ont été faits, des surfaces dont il est question, que quelle que soit la zone piétonne ou de rencontre que vous ferez, nous n'aurons pas des coûts qui seront moins élevés, proportionnellement aux surfaces qui seront concernées. De toute façon, il y a un certain sacrifice qui est à faire et l'investissement est important, mais il doit quand même être relativisé par rapport au fait qu'il s'agit d'un investissement de longue durée, une transformation fondamentale du centre-ville qui doit créer un effet de dynamique, de changement d'image intérieur et extérieur d'ailleurs, un investissement à large spectre d'effets. D'ailleurs les coûts pour des projets relativement analogues sont aussi élevés, si nous nous référons à ce qui se fait dans d'autres villes.

Parmi les remarques qui ont été effectuées par tout ceux qui sont intervenus, je voudrais aussi prendre celle relative à l'animation. Ce sont des remarques qui sont fondées, car si nous nous contentons de réaliser que des surfaces qui ne sont pas utilisées, effectivement l'investissement sera mal rentabilisé et difficilement amorti sur un plan plus social et plus global. Notre idée est de faire en sorte que nous mettions de la vie dans l'espace, que nous installions sur de nouveaux sites des terrasses de café, des terrasses plus importantes et je dis aussi qu'il faut tenir compte de la période d'hiver. Il y a quand même des réflexions nouvelles que nous devons faire. Peut-être qu'au niveau de la police, je regarde, les choses ne sont pas réglées encore, peut-être vous nous ferez le grief de ne pas avoir tout réglé non plus à ce niveau-là, peut-être que les horaires ou les périodes d'ouverture des terrasses devraient être revues, ne serait-ce qu'en fonction de l'évolution des climats. RIRES. Mais nous pouvons aussi aller plus loin et nous interroger pour savoir si nous ne devons pas imaginer, comme nous le voyons dans certaines villes, des terrasses couvertes. Il y a des systèmes de terrasses chauffantes qui existent. Je constate que sur la place Espacité - Le Corbusier, il y a déjà un restaurateur qui a acheté des chaufferettes et qui les allume à certaines occasions. C'est apprécié des consommateurs. Il y a des possibilités de s'adapter au climat. Je pense que là aussi, cela fait partie de l'animation, des boutiques, de l'extension, des marchés ambulants, des bancs, des étalages, des activités culturelles ou paraculturelles. Il y a une sorte de mise en scène de ce cadre pour offrir des attractions. Il faut quand même le savoir, lorsque le public est là, c'est une attraction en soi. Nous n'allons pas là où il n'y a personne. Dès le moment où il se crée quelque chose, nous l'avons vu sur la place Le Corbusier, depuis que la terrasse est plus importante, elle est, sans être hyper animée, devenue plus attractive et il y a plus de monde qui passe par là, parce que nous allons voir si nous connaissons quelqu'un, si nous pouvons rencontrer quelqu'un et nous nous y sentons à l'aise. Il faudra aussi voir avec le mobilier urbain à caractère ludique s'il ne peut pas y avoir quelque chose aussi, notamment destiné aux enfants et aux adolescents pour les surfaces non destinées à la circulation.

Il a été évoqué la possibilité qu'il y ait un référendum. Ce n'est pas la première fois que des projets du Conseil communal, acceptés par le législatif, font l'objet d'un référendum. Si le référendum part, je pense que nous avons de grandes chances de pouvoir faire comprendre l'intérêt de ce projet à la population. Je rappelle, comme par exemple cela avait été le cas pour l'ensemble Espacité, qu'il y a des possibilités de

pouvoir sensibiliser des gens lorsque cela apporte quelque chose de très important à la ville.

Dans les questions qui ont été posées, et auxquelles je voudrais répondre spécifiquement, il en est une de M. Laeng concernant la possibilité d'organiser une votation populaire. Vous avez eu l'amabilité de nous communiquer cette intention. Nous avons fait examiner juridiquement dans quelle mesure c'était possible ou pas et je vais vous donner en quelques mots ici l'avis de droit établi par le juriste communal, M. Bois. Il dit ceci :

Les cas de référendum obligatoire sont mentionnés à l'art. 14 du Règlement général. Il y en a trois. Le prélèvement d'une contribution spéciale autorisée par le Conseil d'Etat (*il cite les art. de la loi sur les droits politiques et la loi sur les communes*) la fusion ou la division de communes et le changement de mode d'élection des membres du Conseil communal. Hormis ces cas, la règle est fixée aux articles 128 ss LDP (repris à l'article 10 RG) qui disposent notamment que 15% du corps électoral peut demander que soit soumis au vote populaire tout arrêté ou règlement du Conseil général contenant des dispositions générales et intéressant la commune dans son ensemble. C'est le référendum facultatif. La règle générale étant le référendum facultatif et l'exception le référendum obligatoire, la liste des cas doit être considérée comme exhaustive et il est clair que le Conseil général ne peut pas spontanément soumettre au référendum obligatoire un objet qui ne l'est pas en vertu de la LDP. *Il mentionne encore ceci* : Opinion confirmée par le chef du Service des communes.

Je dirais que le problème ne se pose pas et vous n'avez pas compétence pour prendre, ni nous d'ailleurs, une décision en la matière.

Je crois avoir répondu pour l'essentiel à toutes les questions qui m'ont été posées d'une manière ou d'une autre dans les considérations générales que j'ai évoquées.

Je vais terminer en disant qu'il s'agit de penser à notre vie communautaire, donner au cœur de la cité le soin qu'il mérite. Une ville qui néglige son centre ne compromet-elle pas aussi son avenir ? C'est dans cet esprit que je vous remercie, au moins la majorité d'entre vous, de bien vouloir accepter les crédits qui sont sollicités.

M. Cédric Schweingruber, soc. : M. Hainard découvrait à l'instant l'ordonnance sur la signalisation routière, ce qui me fait penser que vous ne nous avez pas répondu sur la question des cyclistes. J'en profite parce que cette ordonnance prévoit par exemple les solutions des sas pour cyclistes quand il y a des feux.

Vous ne nous avez sauf erreur pas répondu sur les arbres. Vous nous avez dit que c'était peu végétalisé, mais une décision du Conseil général est sauf erreur quand même passée ici pour 1'000 arbres.

Puis la dernière question était pour savoir si c'était "Braderie-compatible" ou pas.

M. Théo Bregnard, pop-us : Nous avons aussi la question au niveau des pistes cyclables, mais l'autre question, c'était les mesures d'accompagnement. Je pense que ce serait important pour vraiment inciter les gens à laisser leur auto, que nous mettions en place de véritables mesures pour les inciter soit à prendre les Transports publics, soit à aller à pied, mais peut-être par l'humour, ou bien alors en vélo.

M. Charles Augsburger, président du Conseil communal : Très rapidement. Effectivement le problème des cyclistes est posé. Bien sûr qu'ils pourront traverser tout ce secteur-là. Il doit être examiné pour lui-même, parce que ce sont des itinéraires spécifiques qui doivent être créés. Nous ne pouvons pas entrer dans un secteur, être bien, en ressortir, puis n'être plus bien. Donc il y a une continuité qu'il faut pouvoir développer. Il y a d'ailleurs à ce sujet, toute une réflexion qui est en cours dans le groupe de travail qui s'en occupe.

Concernant les arbres, il n'y aura pas 1'000 arbres. C'est clair. Il y en aura quelques-uns de plus. Il y aura aussi des buissons et de la végétation d'une autre nature.

"Braderie-compatible". Il faudra que cela le soit. Il y aura des équipements qui seront faits spécifiquement pour pouvoir installer des stands avec des alimentations.

Mesures d'accompagnement. Bien sûr qu'il n'y aura pas un remonte-pente pour cyclistes, mais pourquoi pas ! Je sais que cela se fait dans certaines stations. Mais c'est plutôt ludique. Nous voyons des tas de choses intéressantes à ce niveau-là. Cela fait partie de la politique promotionnelle générale des Transports en commun. Nous ne pouvons pas sans autre, systématiquement tout faire en même temps. C'est déjà assez difficile de faire passer le projet pour lui-même, sans que nous en rajoutions, même si nous comprenons bien et si nous sommes dans le même état d'esprit que ce que vous avez décrit tout à l'heure concernant l'utilisation des Transports en commun. Nous ne le dirons jamais assez, il y a même un intérêt financier pour la ville, car si nous pouvions réduire les déficits, parce qu'il y a plus de monde qui utilise les Transports en commun, ce serait une bonne opération financière. Rien qu'à ce titre-là, cela vaut la peine.

L'entrée en matière est acceptée par 25 voix contre 4 .

L'arrêté n° 1 est accepté par 24 voix contre 9.

L'arrêté n° 2 est accepté par 24 voix contre 9 .

La séance est levée à 22h.20.

La présidente :
Fabienne Montandon

Le secrétaire :
Francis Portner

La secrétaire-rédactrice :
Caroline Brand