



## 32<sup>e</sup> séance du Conseil général

Législature 2020-2024

Mardi 14 novembre 2023 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

### Procès-verbal

**Présidence** : Guyot Ilinka (Les Vert-e-s)

**Membres du Conseil général présents (33 membres)** : Mmes et MM. Angehrn Jennifer (UDC), Borel Pierre-Alain (PS), Boukhris Karim (POP), Brechbühler Jean-Pierre (UDC), Bühler Pascal (PS), Christen Jean-Denis (UDC), Courvoisier Blaise (PLR), Curty Anthony (PLR), Curty Sarah (PLR), Djebaili Karim (PS), Freitag Manon (Le Centre), Haldimann Cédric (PLR), Jeandroz Françoise (POP), Lalive Jean-Emmanuel (Les Vert-e-s), Lalive Todeschini Laure (Les Vert-e-s), Maillard Alicia (PS), Moser Claude-André (PLR), Perret François (Les Vert-e-s), Perret Julie (POP), Pignet Christian (Les Vert-e-s), Pittet Vincent (UDC), Räss Lukas (UDC), Schneeberger Marina (POP), Spoletini Giovanni (PS), Thiérmard-Clémentz Béatrice (Les Vert-e-s), Tissot Nathalie (Les Vert-e-s), Tritten Jean-Jacques (Les Vert-e-s), Vaucher Alain (PLR), Vaucher Frédéric (PLR), Vollers Sabrina (POP), Zaffalon Aliénor (PVL), Zender Lara (POP).

**Suppléant-e-s présent-e-s (8 membres)** : Mme et MM. Baptista Ginga Matos (Les Vert-e-s), Ferlin André (Les Vert-e-s), Gautschi Mathias (PS), Iseli Maël (PLR), Jurt Laura (PLR), Kaufmann Pascal (PVL), Mbemba Christophe (PLR), Moretti Andrea (PS), Russi Mélanie (PLR), Turtschi Nicolas (POP).

**Membres du Conseil général excusés (8 membres)** : Mme et MM. Bieler Gaëtan (POP), Brossard Carmen (PS), Gagnebin Monique (PS), Giamboni Stefano, (Les Vert-e-s), Leitenberg Brigitte (PVL), Rochat Grégory (Les Vert-e-s),

*Séance du 14 novembre 2023*

**Conseil communal** : M. Jean-Daniel Jeanneret (PLR), président, M. Thierry Brechbühler (UDC), vice-président, et Théo Bregnard (POP), M. Patrick Herrmann (Les Vert-e-s). M. Théo Huguenin-Elie (PS) est excusé.

## 32<sup>e</sup> séance du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Mardi 14 novembre 2023 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

### Ordre du jour

1. Adoption du procès-verbal de la 30<sup>e</sup> séance du Conseil général du 19 septembre 2023
2. Élections au sein des commissions
3. Assermentation des nouveaux conseillers généraux suppléants et nouvelles conseillères générales suppléantes
4. 23.056 - Rapport du Conseil communal relatif à la constitution d'une commission consultative temporaire concernant le suivi de la réarborisation de la ville après la tempête du 24 juillet 2023 et au classement du postulat PS 23.040 « Création d'une commission consultative », déposé le 28.08.23
5. 23.057 - Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 1'745'000.00 TTC pour la modification de la politique de stationnement et du Règlement concernant le stationnement à usage public
6. 23.045 - Question écrite du groupe PVL : « Toitures communales et énergie solaire », déposée le 19.09.2023 **[NON TRAITÉE]**
7. 23.051 - Interpellation des groupes POP, PS et Les Vert-e-s : « Pérennité du Service de santé et promotion de la santé », déposée le 17.10.2023 **[NON TRAITÉE]**
8. 23.052 - Projet d'arrêté du groupe PLR : « Projet d'arrêté modifiant le règlement sur les taxes et émoluments de la Ville de La Chaux-de-Fonds (suppression de la taxe sur les spectacles pour les actrices et acteurs locaux) », déposé le 18.10.2023 **[NON TRAITÉ]**

9. 23.054 - Motion du groupe socialiste : « Taxe sur les spectacles : non à l'abolition, oui à sa répartition ! », déposée le 24.10.2023 **[NON TRAITÉE]**
10. 23.053 - Interpellation du groupe socialiste : « Projet pilote MAÉ : L'école à journée continue », déposée le 23.10.2023 **[NON TRAITÉE]**
11. 23.055 - Interpellation du groupe PLR : « Abandon du projet pilote MAÉ », déposée le 24.10.2023 **[NON TRAITÉE]**

*Ilinka Guyot*  
*présidente du Conseil général*

## OBJETS DÉPOSÉS

---

**23.054 - Motion** du groupe socialiste : « Taxe sur les spectacles : étudions son opportunité au lieu de la supprimer ! », déposée le 24.10.2023 par Mathias Gautschi.

**23.058 - Interpellation** du groupe PLR : « Soutien de la Ville à une manifestation partisane sur la question du retour du loup », déposée par Cédric Haldimann le 8.11.2023.

**23.059 - Résolution urgente** du groupe UDC : « Eclairage nocturne de la ville lors des travaux de déneigement », déposée par Jean-Pierre Brechbühler le 9.11.2023.

**23.060 - Résolution** des groupes POP, PS et Les Vert-e-s : « Patrouilleur.euse.s scolaires : à pied, c'est mieux », déposée par Lara Zender le 9.11.2023.

**23.061 – Interpellation urgente** du groupe PVL : « Le Bas du canton se développe. Comment l'appréhender ? », déposée par Pascal Kaufmann le 13.11.2023.

**23.062 - Postulat** du groupe socialiste en lien avec le rapport 23.057 : « Bilan après une période de mise en œuvre de 2 à 3 ans », déposé par Pierre-Alain Borel le 14.11.2023.

**23.063 - Postulat** des groupes socialiste, Les Vert-e-s et POP en lien avec le rapport 23.057 : « Etude afin d'identifier les catégories de personnes les plus péjorées par l'introduction d'un second macaron et à déterminer quelles réponses pourraient être apportées pour ces personnes », déposé par Pierre-Alain Borel le 14.11.2023.

**Amendement** du groupe UDC à l'art. 4 de l'arrêté n° 2 du rapport 23.057 pour la modification de la politique de stationnement et du Règlement concernant le stationnement à usage public.

**Amendement** du groupe socialiste à l'art. 9 de l'arrêté n° 2 du rapport 23.057 pour la modification de la politique de stationnement et du Règlement concernant le stationnement à usage public.

**Amendement** du groupe PVL à l'art. 4 de l'arrêté n° 2 du rapport 23.057 pour la modification de la politique de stationnement et du Règlement concernant le stationnement à usage public

**Mme Ilinka Guyot**, présidente : Nous avons reçu deux pétitions, qui sont à disposition auprès de la chancelière, Mme Mamie, pour consultation :

- La première, déposée le 2 novembre, « Sauver le restaurant de la piscine-patinoire », est munie de 2'500 signatures. Elle fera l'objet d'un examen par le Conseil communal.
- La seconde, déposée le 8 novembre, « Sauvons nos espaces verts : immobilier à la rue de l'Etoile à La Chaux-de-Fonds », est munie de 963 signatures.

Les objets déposés sont les suivants :

- Une interpellation – 23.058 – du groupe PLR, « Soutien de la Ville à une manifestation partisane sur la question du retour du loup », déposée le 8.11.2023. Elle sera portée à l'ordre du jour de la prochaine séance.
- Une résolution urgente – 23.059 – du groupe UDC, « Eclairage nocturne de la ville lors des travaux de déneigement », déposée le 9.11.2023. La clause d'urgence étant demandée, elle sera traitée à la suite des rapports.
- Une résolution – 23.060 – des groupes POP, PS et Les Vert-e-s : « Patrouilleuse.s scolaires : à pied, c'est mieux », déposée le 9.11.2023. Elle sera portée à l'ordre du jour de la prochaine séance.
- Un amendement du groupe UDC à l'art. 4 de l'arrêté 2 du rapport 23.057.
- Une modification de la motion 23.054 du groupe socialiste, déposée le 24.10.2023.
- Une interpellation urgente – 23.061 – du groupe PVL, « Le Bas du canton se développe. Comment l'appréhender ? », déposée le 13.11.2023. Elle sera traitée à la suite de la résolution urgente.
- Un amendement du groupe socialiste à l'art. 9 de l'arrêté 2 du rapport 23.057.
- Un postulat – 23.062 – du groupe socialiste, « Bilan après une période de mise en œuvre de 2 à 3 ans », déposé le 14.11.2023. Il sera traité à la suite du rapport 23.057.

De plus, un amendement du groupe PVL, ainsi qu'un deuxième postulat des groupes socialiste, Les Vert-e-s et POP relatifs au rapport 23.057 vont être déposés sur les pupitres. Je n'en connais pas encore les détails.

*Séance du 14 novembre 2023*

## **Adoption du procès-verbal de la 30<sup>e</sup> séance du Conseil général du 19 septembre 2023**

Le procès-verbal de la 30<sup>e</sup> séance du 19 septembre 2023 n'appelant pas de remarque particulière et ne faisant l'objet d'aucune opposition, il est considéré comme adopté, avec remerciements à son auteur.

## **Elections au sein des commissions**

Néant.

## **Assermentation des nouveaux membres du Conseil général et suppléants**

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, procède à l'assermentation d'un nouveau membre suppléant du Conseil général, M. Ludovic Gerber (UDC), en remplacement de M. Lukas Räss.

## 23.056

### Rapport du Conseil communal

**relatif à la constitution d'une commission consultative temporaire concernant le suivi de la réarborisation de la ville après la tempête du 24 juillet 2023 et au classement du postulat PS 23.040 « Création d'une commission consultative » déposé le 28 août 2023**

du 25 octobre 2023

### au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,  
Mesdames, Messieurs,

#### Contexte

Lors de la séance du Conseil général du 29 août 2023, dans le cadre du rapport 23.036 du Conseil communal relatif à une demande urgente de crédit d'engagement de CHF 11'700'000.- et à l'acceptation de dons suite à la tempête du 24 juillet 2023, le Conseil général a accepté à l'unanimité l'arrêté amendé relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement à la suite de la tempête du 24 juillet 2023, l'arrêté relatif à l'acceptation de dons de personnes physiques, morales ou d'autres institutions publiques en faveur des sinistré-e-s et de la Ville à la suite de la tempête du 24 juillet 2023 et a accepté le postulat 23.040 "Création d'une commission consultative" sans opposition.

Dans le cadre des débats, le Conseil général a souhaité la constitution d'une commission consultative *ad hoc* et temporaire pour suivre l'utilisation des dons effectués à la Ville ainsi que les projets de reboisement et de plantation de la ville et de réhabilitation des parcs dévastés par la tempête.

Afin de respecter la volonté du Conseil général, le Conseil communal propose de créer une commission consultative temporaire au sens des articles 151 et suivants du règlement général du 2 juillet 2019.

## **Tâches et composition de la commission**

La commission devra suivre les projets de réarborisation de la ville, en particulier des espaces publics comme les parcs dévastés par la tempête. Celle-ci sera composée d'au moins 13 membres, à raison d'un représentant ou d'une représentante par parti politique représenté au Conseil général, de l'Association *des arbres pour rêver demain*, de diverses associations environnementales et des acteurs ou actrices de la filière du bois et du monde de l'agriculture.

Dès qu'une large majorité des projets de réarborisation seront définis, la commission consultative temporaire concernant le suivi de la réarborisation de la ville après la tempête du 24 juillet 2023 sera dissoute.

## **Classement du postulat 23.040 PS "Création d'une commission consultative" déposé le 28 août 2023**

La création de la commission permet au Conseil général de classer le postulat 23.040.

## **Conséquences sur les finances**

Néant

## **Conséquences sur les ressources humaines**

Néant

## **Collaboration intercommunale**

Néant

## **Éléments relatifs au développement durable**

### a) Aspect environnemental

Il va de soi que la commission qui suit la réarborisation de la ville se doit de respecter les valeurs environnementales fondamentales. Les associations environnementales qui seront membres de la commission y veilleront.

### b) Aspect social

La commission assurera que la réarborisation de la ville et de ses espaces publics impactés par la tempête favorise la création de lieux propices à la mixité sociale et à la diversité de la population.



## **Règlement interne de la Commission réarborisation des espaces publics**

Vu l'arrêté du Conseil général du 29 août 2023 amendé relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement à la suite de la tempête du 24 juillet 2023 ;

vu l'arrêté du Conseil général du 29 août 2023 relatif à l'acceptation de dons de personnes physiques, morales ou d'autres institutions publiques en faveur des sinistrés et de la Ville à la suite de la tempête du 24 juillet 2023 ;

vu le postulat 23.040 « Création d'une commission consultative » accepté par le Conseil général le 29 août 2023 ;

vu l'article 151 du Règlement général, du 2 juillet 2019 ;

arrête :

Rôle

### **Article premier**

<sup>1</sup> Une commission "réarborisation des espaces publics" est créée.

<sup>2</sup> Il s'agit d'une commission temporaire consultative au sens de l'article 151 du Règlement général du 2 juillet 2019.

<sup>3</sup> Elle oriente le Conseil communal sur la stratégie générale de réarborisation de l'espace public suite aux dégâts causés par la tempête du 24 juillet 2023 ainsi que sur les projets importants relatifs à ce domaine.

Composition et  
fonctionnement

### **Article 2**

<sup>1</sup> Elle se compose d'au minimum 13 membres nommé-e-s pour chaque période administrative par le Conseil communal sur proposition du ou de la directeur-trice de l'urbanisme.

<sup>2</sup> Le Conseil communal veille à ce qu'en soient membres :

- un-e conseiller-ère général-e de chaque parti politique représenté au Conseil général,
- un ou une membre de l'*Association des arbres pour rêver demain*,

- plusieurs personnes représentatives des groupes d'intérêts et associations en relation avec la faune, la forêt et la nature.

<sup>3</sup> Le/la conseiller ou conseillère communal-e en charge de l'urbanisme la préside. La vice-présidence est assurée par le/la conseiller-ère communal-e en charge des espaces publics.

<sup>4</sup> Les conseiller-ère-s communaux-ales qui y siègent ne rentrent pas dans le calcul du nombre de membres.

Tiers et  
secrétariat

### **Article 3**

<sup>1</sup> Les personnes responsables au sein de l'administration communale suivantes participent, sans droit de vote, aux travaux de la commission :

- service des espaces publics : le-la voyer-ère-chef-fe ou son adjoint-e ;
- service de l'urbanisme, des mobilités et de l'environnement : le-la chef-fe de service et l'urbaniste communal-e (ou le-la chargé-e des aménagements urbains).

<sup>2</sup> D'autres personnes peuvent être invitées selon les objets traités.

<sup>3</sup> Le secrétariat est assuré par le Service de l'urbanisme, des mobilités et de l'environnement.

Comité de  
pilotage

### **Article 4**

<sup>1</sup> Un comité de pilotage est créé en appui de la commission. Il est composé des membres suivants :

- le-la chef-fe du dicastère en charge de l'urbanisme , président-e ;
- le-la chef-fe du dicastère en charge des espaces publics , vice-président-e ;
- le-la chargé-e des aménagements urbains ;
- le-la responsable des espaces verts.

<sup>2</sup> Le secrétariat du COPIL est assuré par le Service de l'urbanisme, des mobilités et de l'environnement.

Séances et  
convocations

**Article 5**

<sup>1</sup> La Commission se réunit au moins deux fois par année sur convocation de son ou sa président-e.

<sup>2</sup> Les convocations aux séances sont faites par écrit. Le message envoyé contient une proposition d'ordre du jour. Les propos tenus en séance sont résumés dans un compte-rendu qui est envoyé à chaque commissaire.

Divers

**Article 6**

Le Règlement général est applicable s'agissant du quorum, de la prise de décision, des procès-verbaux, du secret de fonction et de toute question que le présent règlement ne traite pas.

Dissolution et  
entrée en  
vigueur

**Article 7**

<sup>1</sup> La Commission est dissoute dès qu'une large majorité des projets de ré-arborescence de la ville sont définis.

<sup>2</sup> Le présent arrêté entre en vigueur après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relève que le rapport 23.056 est traité selon les règles du débat court.

**Mme Nathalie Tissot**, Les Vert-e-s : Le groupe des Vert-e-s a pris connaissance avec attention du rapport, qui correspond à ce qui a été décidé dans notre hémicycle, et il en remercie le Conseil communal.

Notre groupe votera avec reconnaissance la constitution de la commission consultative temporaire proposée.

**Mme Manon Freitag**, Le Centre : A titre liminaire, je souhaite remercier les auteurs du rapport 23.056, notamment pour sa clarté. Les tâches de cette commission temporaire sont particulièrement précises et nécessaires.

Il conviendra de faire particulièrement attention à ce que la commission puisse s'appuyer sur les propositions permettant une réarborisation adéquate de notre ville, notamment en ce qui concerne les essences qui devront être plantées, en prenant en compte les particularités de notre chère La Chaux-de-Fonds.

Je m'étonne toutefois qu'il n'y ait aucune conséquence sur les finances et les ressources humaines de la Ville. En effet, la création d'une nouvelle commission engendre forcément du travail supplémentaire. Comment cette charge de travail sera-t-elle compensée au sein des services touchés ?

Vous l'aurez compris, je suis favorable à l'institution de cette commission et voterai en faveur du règlement et du classement du postulat 23.040.

**M. Nicolas Turtschi**, POP : Le POP a pris connaissance du rapport du Conseil communal sur la création de cette commission consultative. A cette occasion, nous tenons à réitérer certains des propos que nous avons tenus lors de ladite demande.

Ainsi, nous déplorons toujours la création d'une énième commission communale. En effet, les services de la Ville ont probablement toutes les compétences nécessaires pour s'atteler à la tâche du reboisement, et la création d'un nouveau cénacle – portant le nombre de commissions communales à 35, si l'on en croit le site internet – n'implique pas, loin s'en faut, un surcroît d'efficacité dans notre fonctionnement.

De fait, notre Ville croule sous les commissions, dont certaines ne se réunissent jamais et dont nous pouvons donc légitimement douter de l'utilité. De plus, au vu de la capacité des compromis qui y sont trouvés de convaincre notre Conseil – comme le rapport sur le plan de stationnement devrait l'illustrer – nous pouvons remettre leur fonctionnement en question.

Séance du 14 novembre 2023

Pour en revenir au reboisement, la Commission des infrastructures aurait probablement pu se pencher sur le sujet, entre deux soutiens à l'achat de nouveaux modèles de chasse-neige. Et si des mesures efficaces devaient être prises, il aurait probablement été plus judicieux d'accroître durablement le nombre d'EPT en charge de nos parcs, plutôt que de réunir une douzaine de personnes partiellement déconnectées du terrain pour discuter de la manière dont le travail devra être réalisé.

Sur le plan organisationnel, le règlement de cette commission ne peut manquer de laisser perplexe : « composée d'au minimum treize membres », on ignore qui en fera partie, ni la raison de ce chiffre, sorti d'un chapeau ou d'une référence à la Bible. De même, cette commission sera dissoute « dès qu'une large majorité des projets de réarborisation seront définis ». Espérons que tout le monde sera d'accord sur ce que signifie une « large majorité ».

Aucune indication de durée, de rythme ou de résultats escomptés. Quant aux membres, il s'agira de « personnes représentatives des groupes d'intérêts et associations en relation avec la faune, la forêt et la nature ». Dès lors, nous nous réjouissons d'y voir, peut-être, des chasseurs côtoyer des activistes de Greenpeace. Qui sait... Au final, on nous demande de valider la création d'une commission à l'utilité toute relative, aux objectifs flous et à la composition nébuleuse. Nous devrions laisser le brouillard aux villes du Bas...

Enfin, s'il est évident que les entités externes pertinentes pour le projet devraient être associées à la démarche et consultées par une commission, nous trouvons regrettable qu'une association spécifique et à peine créée puisse, grâce à son argent ou à diverses pressions, obtenir un traitement de faveur et un droit de vote garanti dans un tel organe officiel.

Le POP est d'avis que nul ne devrait pouvoir acheter sa place dans les organes d'une démocratie, mêmes consultatifs. Signalons encore, à ce titre, que la Ville a déjà signé une convention-cadre avec l'association, convention visible sur les réseaux sociaux depuis hier déjà. Nous pouvons donc en déduire une certaine vision de la part du Conseil communal quant à l'importance de notre vote de ce soir, puisque, finalement, il ne s'est même pas embarrassé d'attendre qu'il ait eu lieu. Conception bien particulière de la démocratie et de la séparation des pouvoirs...

Toutefois, le POP ne souhaitant pas créer de *casus belli*, nous laisserons la liberté de vote sur la création de cette commission.

**M. Pascal Kaufmann**, PVL : De façon prémonitoire, avant la tempête, le Conseil communal avait organisé, le 21 septembre 2023, une séance au sujet de l'arborisation à la rue du Marais. Le Conseil communal, les chefs de

service et d'autres responsables présents ont clairement exprimé leur vision dans ce débat devenu celui de l'après-tempête.

Les Vert'libéraux ont rencontré une équipe motivée, responsable, à la hauteur de la tâche, pleinement capable de mener à bien les travaux de réarborisation, en tenant compte, notamment, du changement climatique. Bref, une équipe travailleuse, à qui on a envie de faire confiance.

A ce titre, cette commission temporaire, entérinée avant cette séance à la rue des Marais, et qui partait de bons sentiments, nous semble ne plus vraiment avoir d'utilité. Tout au plus une séance en plénum pourrait être utile pour le lancement de l'affaire. Ensuite, un état du suivi, commenté périodiquement par le conseiller communal nous semble une mesure suffisante. C'est pourquoi les Vert'libéraux ne prévoient pas d'appuyer ce rapport, même si ses auteurs méritent un grand merci.

**Mme Mélanie Russi, PLR :** Le groupe PLR est favorable à la constitution d'une commission consultative temporaire concernant le suivi de la réarborisation de la ville. Il remercie le Conseil communal d'avoir tenu compte de sa demande d'intégrer dans la commission des acteurs du monde de l'agriculture et de la filière du bois.

Lors des discussions, il a toutefois été évoqué le fait de veiller à ne pas avoir trop de commissions : certains travaux pourraient parfois être regroupés, afin d'alléger la quantité de commissaires nécessaires. Le groupe accepte le rapport et en remercie ses auteurs.

**M. Lukas Räss, UDC :** Le groupe UDC a attentivement étudié ce rapport et en remercie chaleureusement ses auteurs. La réarborisation de notre ville fait partie intégrante des problèmes que nous devons régler après la tempête du 24 juillet. Cette commission permettra de la gérer de la meilleure des manières, pour que nous puissions planifier à long terme l'avenir de nos forêts.

Il serait néanmoins intéressant de faire attention à la représentativité dans la commission. En effet, si l'on s'en tient à l'art. 2, al. 2 du règlement interne de ladite commission, on peut remarquer que plusieurs personnes des groupes d'intérêts en relation avec la faune, la forêt et la nature – en plus du représentant des Vert-e-s et celui des Verts'libéraux, notamment – seront présentes. Une majorité d'un même bord serait alors naturellement formée et pourrait, de toute évidence, orienter la réflexion, sans laisser véritablement place aux débats.

Bien que ce point négatif ne soit pas anodin, le groupe UDC votera en faveur du rapport.

**M. Pierre-Alain Borel, PS** : Nous avons demandé ce rapport, nous l'avons obtenu et en sommes satisfaits, et nous en remercions le Conseil communal.

J'aimerais cependant rappeler que, dans nos propos et dans nos intentions, il y avait nullement celle de mettre en doute la capacité et le travail des services de la Ville, bien au contraire. Il s'est fait un travail absolument extraordinaire, il se fait encore et se fera encore demain suite à cette tempête.

Toutefois, dans une situation de crise, dans un contexte un peu extraordinaire, il ne s'agit pas de replanter les choses à l'identique, mais de réfléchir à ce que va nous amener le réchauffement climatique, comment les choses vont évoluer, quel type de faune nous allons pouvoir attirer ou faire fuir en fonction des différents arbres et plantations que nous pourrions choisir.

Il nous paraissait intéressant de réunir un maximum de cerveaux autour de la question, puisque l'on est, en général, un peu plus intelligent en étant plusieurs à réfléchir à une situation. Dans notre esprit, il ne s'agissait évidemment pas d'encourager les services, ni de ralentir leur travail, mais vraiment d'être force de proposition et d'appuyer le travail déjà réalisé. Aussi, nous accepterons évidemment la création de la commission et le classement du postulat.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Je remercie déjà Les Vert-e-s, le PLR, l'UDC et le PS de l'acceptation de ce rapport sans commentaires ni demandes supplémentaires. Il faut d'ailleurs rappeler que c'était une demande du Conseil général, raison pour laquelle nous nous y sommes attelés.

Je réponds aux questions posées dans les autres groupes, que je remercie aussi de leurs remarques. Concernant le travail supplémentaire évoqué par Le Centre, nous pouvons admettre que le travail de la secrétaire qui sera chargée, en particulier, des procès-verbaux reste encore dans les possibilités de souplesse au niveau de l'activité de l'administration.

Il est vrai que nous répétons que notre administration est calculée au plus juste. Néanmoins, nous devons quand même être capables – ce serait inadmissible si ce n'était pas le cas – d'absorber des petits chocs supplémentaires qui pourraient arriver, surtout lorsqu'ils semblent d'aussi minime importance.

S'agissant des remarques des Vert'libéraux, je les remercie des propos élogieux à l'égard du SEP et du SUME, qui ont effectivement proposé une rencontre avec le Conseil général. Cette rencontre a été très productive, très

intéressante, avec beaucoup d'échanges, prémices de ce qui pourrait se passer dans cette future commission.

Pour répondre au POP – et quand même aussi un peu aux autres partis – il y a deux raisons à cette commission : il faut savoir aussi que le Conseil communal est là pour tisser des liens, pour rassembler, pour essayer de faire ensemble tout ce que nous pouvons, afin de ne pas isoler, ne pas mettre à l'index et laisser de côté. Cette commission doit nous permettre d'intégrer éventuellement l'une ou l'autre institution d'aide qui nous octroie de l'argent, mais qui veut avoir un regard sur cet argent.

Vous avez évoqué « Des arbres pour rêver demain » : cette association est une initiative citoyenne, qui a démarré très vite et qui a récolté beaucoup d'argent de la part de la population d'ici et d'ailleurs. Je ne vois pas le Conseil communal – mais pas non plus les autorités dans leur ensemble – dire à des gens, qui ont fait l'effort de récolter cet argent, de le dépenser comme ils veulent, qu'il ne nous intéresse pas, qu'ils peuvent nous le donner, mais sans avoir leur mot à dire. Cela paraîtrait quand même relativement peu élégant. Ce n'est pas notre manière de faire et de voir les choses. Nous sommes donc tout à fait heureux que cette association trouve aussi sa place parmi les groupes politiques et parmi d'autres gens, qui peuvent aussi être des spécialistes. Voilà les quelques propos que je souhaitais ajouter à vos différentes remarques.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relève que l'entrée en matière n'est pas combattue. Elle est donc acceptée tacitement.

Soumis au vote, le **règlement interne** de la Commission réarborescence des espaces publics est **accepté par 31 voix contre 2 et 7 abstentions**.

Le classement du **postulat 23.040** « Création d'une commission consultative », relatif au rapport 23.036, est **accepté sans opposition**.

## 23.057

### **Rapport du Conseil communal**

### **relatif à une demande de crédit de CHF 1'745'000.00 TTC pour la modification de la politique de stationnement et du Règlement concernant le stationnement à usage public**

du 25 octobre 2023

### **au Conseil général**

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

#### **1. Contexte**

La mobilité est une composante fondamentale de notre société, tant pour les individus que pour l'économie. Elle permet de rapprocher les territoires, de créer des liens entre les personnes ou encore de faciliter les échanges.

Aujourd'hui, nous savons néanmoins tous que la mobilité, si elle n'est pas maîtrisée, a des conséquences profondément négatives, dans un monde où les ressources sont limitées.

C'est pour cette raison que, depuis plusieurs décennies, le développement et la promotion des transports publics et de la mobilité douce sont devenus une priorité pour les collectivités publiques devant le constat que la voiture ne pouvait pas être la seule réponse aux besoins et à la volonté croissants de déplacements, vu les impacts qu'elle engendrait.

Outre les conséquences environnementales visibles et démontrées du trafic routier aux niveaux suisse (38% des émissions CO2 en 2021) et global ainsi que sur la santé, il convient de relever que les impacts locaux de la mobilité individuelle motorisée peuvent être divisés en deux catégories sensiblement distinctes.

Ainsi, d'un point de vue environnemental, les problématiques liées au bruit, à la pollution atmosphérique ou encore aux micropolluants déploient leurs effets aussi bien au niveau local que global.

L'impact urbanistique de la mobilité individuelle motorisée est un défi tout aussi important pour une collectivité telle que la nôtre. En effet, le trafic routier a des impacts sur :

- l'utilisation du réseau routier dans l'espace, avec une part importante du domaine public dévolue à la circulation automobile et à son stationnement, au détriment des piétons et des cyclistes, en particulier au centre-ville ;
- l'utilisation du réseau routier dans le temps, avec des périodes de pointe marquées, engendrant des saturations importantes de certaines parties du réseau principal et des phénomènes de court-circuit sur des axes secondaires inappropriés ;
- l'attractivité du centre-ville, au sens d'un lieu de rencontre, de flânerie et/ou de consommation, où le citoyen (ou le visiteur) vient passer un moment pour fréquenter les commerces, les établissements publics et leurs terrasses ou tout simplement des espaces publics (places, parcs) en cherchant à éviter les nuisances du trafic routier ;
- la performance des transports publics, avec certaines lignes de bus victimes de la saturation du réseau routier, dans des secteurs trop contraints pour créer des sites propres, avec un effet de cercle vicieux par rapport à l'attractivité de ce mode de transport ; dans le même domaine et concernant notre ville, la non-utilisation de l'offre existante est susceptible de la péjorer, ou au moins de freiner notablement son développement ;
- la sécurité des usagers, avec des volumes de trafic importants circulant sur des axes de centre-ville spatialement contraints, où la cohabitation avec les cyclistes et piétons (en particulier les enfants plus vulnérables) est parfois hasardeuse ;
- la qualité de l'habitat au centre-ville, avec une dévaluation potentielle des logements en raison des nuisances causées par le trafic routier.

Dès lors, la maîtrise du trafic routier est non seulement bénéfique pour l'environnement et la santé, mais également pour la sécurité des citoyens, la vitalité des commerces et des établissements publics, la rentabilité des transports publics et la qualité du patrimoine immobilier, dans les quartiers comme au centre-ville.

La maîtrise du trafic routier peut être partiellement atteinte par des mesures incitatives, telles que l'amélioration des réseaux de transports publics et la réalisation de nouveaux aménagements pour la mobilité douce. La volonté

du Conseil communal est clairement de poursuivre la réalisation du développement du réseau et des cadences des transports publics. Cet objectif nécessite un meilleur taux de couverture pour justifier les investissements auprès du canton et des autres partenaires. Pour atteindre un taux de couverture raisonnable sur nos lignes, la segmentation de la zone urbaine est nécessaire afin d'agir sur les déplacements motorisés internes à la ville et ainsi favoriser le report modal vers la mobilité douce et les transports publics.

Sans aucune contrainte, l'intérêt individuel immédiat de l'utilisateur se porte volontiers sur la voiture, qui permet théoriquement un déplacement plus direct et plus rapide que les autres modes de transport. Les circonstances réelles étant quelque peu différentes, comme développé ci-dessus, il est indispensable de fixer quelques contraintes à l'utilisateur de la voiture afin de satisfaire l'intérêt collectif de l'ensemble des citoyens qui vivent et se déplacent dans la ville, en minimisant globalement les nuisances qu'ils subissent.

À ce titre, la gestion du stationnement a un rôle majeur à jouer dans la maîtrise de la circulation. Dans ce domaine, plusieurs niveaux d'actions peuvent se distinguer, qui consistent à limiter l'offre dans sa durée, dans son tarif, dans le spectre des usagers autorisés à y parquer ou dans sa quantité. La limitation quantitative de l'offre peut alors se déployer sur le domaine public et/ou sur le domaine privé.

Les restrictions les plus modérées tendront à organiser le stationnement pour favoriser la disponibilité de l'offre par la rotation des véhicules (par exemple au centre-ville pour les clients des commerces et services) et ainsi limiter le trafic de recherche de places. En s'accroissant, par exemple en interdisant le stationnement à la journée ou en le réservant aux riverains, ces restrictions réduisent le déplacement généré en dehors d'un secteur (par exemple le centre-ville pour favoriser le report du stationnement pendulaire en périphérie dans un parking d'échange), voire supprime le déplacement motorisé entier (en favorisant le report modal vers les transports publics ou la mobilité douce dès l'origine).

L'action sur le domaine privé, telle qu'elle est prévue dans la législation cantonale sur les constructions, aura également un effet de réduction du nombre de déplacements automobiles générés lorsqu'elle est liée à des lieux d'emploi ou d'activité. Elle aura un effet sur le taux de motorisation des résidents lorsqu'elle est liée à des lieux d'habitation.

La politique de stationnement mise en œuvre en 2020 visait des objectifs majoritairement axés sur le trafic pendulaire et a permis une action sur le trafic dit « origine-destination », soit un trafic dont l'origine ou la destination se situe en dehors de la ville.

Si ce volet était nécessaire, il ne sera néanmoins pas suffisant pour maîtriser le trafic dans les prochaines années et décennies, puisqu'une part importante des déplacements motorisés à La Chaux-de-Fonds sont internes à la ville.

La présente évolution de la politique de stationnement a donc pour but principal d'agir sur les déplacements pendulaires internes à la ville, afin de réduire les nuisances dues au trafic dans les quartiers et au centre-ville, en particulier aux heures de pointe.

## **2. Historique**

### **2.1. Objectifs initiaux de la politique de stationnement**

Le 28 juin 2010, le Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds acceptait sans opposition<sup>1</sup> la mise en place d'une politique de stationnement qui visait les objectifs suivants :

1. Garantir une offre suffisante en places de stationnement pour les habitants afin que ceux-ci puissent stationner près de leur domicile ;
2. Privilégier au centre-ville le stationnement de courte et moyenne durée, de manière à garantir une rotation des véhicules, pour favoriser les commerces, les entreprises et les services et contribuer ainsi à dynamiser le centre-ville ;
3. Encourager les pendulaires à se rendre à La Chaux-de-Fonds en transports publics ou du moins à laisser leur véhicule en périphérie dans des parkings spécifiques ;
4. Faire participer les pendulaires à l'entretien de la voirie (génie civil, marquage et signalisation, entretien courant, mesures pour la gestion du trafic et la sécurité, etc.) ;
5. Contribuer à réduire les atteintes à l'environnement (bruit, pollution, engorgement des axes de transports) ;
6. Inciter les entreprises à adopter des mesures encourageant leurs collaborateurs à réduire l'usage des transports motorisés individuels.

### **2.2. Projet refusé par la population en 2011**

À la suite d'un référendum lancé par le TCS et l'ACS, les citoyennes et citoyens de la ville de La Chaux-de-Fonds ont refusé, le 13 février 2011, l'introduction de macarons et de cartes de stationnement payants, vignettes

---

<sup>1</sup> Procès-verbal de la 27<sup>e</sup> séance du Conseil général du lundi 28 juin 2010, pages 2267 et suivantes.

destinées à permettre aux habitants de certaines zones et à certains employés d'entreprises d'y parquer sans limitation de durée, par 71.61 % contre 28.39 %. Ils ont également refusé, par 74,25 %, un crédit de CHF 490'000.00 qui devait permettre la mise en place de la signalisation pour déterminer un élargissement de la zone bleue à partir du centre-ville et des zones 30 km/h. Le taux de participation de ces votations était de 40.33 %.

Les raisons principales de l'échec de la votation s'expliquaient sans doute par les éléments suivants :

1. La crainte d'un report de trafic et de stationnement dans les quartiers périphériques car le projet 2011 prévoyait, dans la 1<sup>re</sup> étape, la mise en œuvre de deux zones macaron uniquement (centre-ville et hôpital).
2. L'absence de mesures d'accompagnement pour les pendulaires, notamment la mise en place de parkings d'échange.
3. Le coût lié à l'achat du macaron (prévu à CHF 80.00/an pour les habitants) qui devait permettre de couvrir les frais de fonctionnement.
4. Le sentiment de privation de liberté pour les automobilistes chauds-fonniers.
5. Le déficit d'information de la population.

### 2.3. *Création de la commission mobilité, espace public et stationnement*

La juste compréhension du refus de la population en 2011 apparaissait au Conseil communal comme une prémisses indispensable à l'élaboration d'une nouvelle politique de stationnement.

C'est pourquoi, afin de garantir une adhésion du Conseil général, des groupes d'intérêt et de la population, une commission a été mise en place en 2014 afin de développer les contours d'un nouveau projet commun, de mieux communiquer et d'expliquer la volonté de mettre en œuvre une politique de stationnement. Votre Conseil a accepté, lors de sa séance du 3 juin 2014<sup>2</sup>, la création d'une commission consultative "politique de stationnement".

Lors de sa séance du 2 juin 2015<sup>3</sup>, le Conseil général a dissout cette commission et l'a remplacée par la commission consultative "mobilité, espace public et stationnement". Celle-ci est composée de représentants de chaque parti, ainsi que de représentants des groupes d'intérêts concernés :

---

<sup>2</sup> Procès-verbal de la 26<sup>e</sup> séance du Conseil général du 30 juin 2014, pages 2091 et suivantes.

<sup>3</sup> Procès-verbal de la 37<sup>e</sup> séance du Conseil général du 2 juin 2015, pages 3040 et suivantes.

le Touring Club Suisse (TCS) section Jura neuchâtelois, l'Automobile Club de Suisse (ACS) section neuchâteloise, l'Association transports et environnement (ATE) section Neuchâtel, l'Association des commerçants indépendants de détail (CID) section chaux-de-fonnière, Pro Vélo, la Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics Neuchâtelois (CITRAP), la Chambre immobilière neuchâteloise (CIN) et la Chambre neuchâteloise du Commerce et de l'Industrie (CNCI).

#### 2.4. *Projet 2014-2015*

Le projet d'une politique de stationnement a été relancé en 2014 avec la création de la commission susmentionnée. Une importante analyse statistique basée sur la localisation des habitants, des automobilistes (base de données du Service cantonal des automobiles et de la navigation – SCAN) et des emplois a permis de développer un projet avec deux variantes qui ont été présentées lors de la commission du 4 novembre 2015.

Le projet prévoyait la mise en place d'une politique de stationnement avec des zones à macaron. L'une des variantes préconisait la mise en œuvre des zones à macaron sur tout le territoire de la ville, la seconde uniquement sur le centre-ville.

Une partie de la commission était défavorable à ce projet, notamment du fait qu'il préconisait la mise en place de zones à macaron comme dans le projet de 2010-2011. Le comité de pilotage (COPIL), composé d'une délégation du Conseil communal et des services communaux concernés, a dès lors retiré le projet.

#### 2.5. *Projet 2017-2019*

Le projet 2017-2019 s'est basé sur les analyses menées en 2014-2015, complétées par une série de nouvelles données indisponibles jusqu'alors. La première étape a été d'analyser la disponibilité en termes de places de stationnement dans les différents quartiers de la ville.

Pour ce faire, la ville a été découpée en 36 secteurs délimités selon différents critères (topographie, flux, coupures, etc.), ce qui a permis d'obtenir une vue détaillée des secteurs révélant un manque de places de stationnement.

Différentes données, dont certaines indisponibles en 2014-2015, ont été utilisées ensuite pour calculer la disponibilité et les besoins en place de stationnement par secteur.

Ces données n'offrant qu'un aperçu partiel de l'utilisation des places de stationnement, différents "principes" ont également été appliqués dans l'analyse des statistiques par secteurs d'étude, notamment qu'il y a une

différence dans l'affectation des secteurs qui induit une différence dans le comportement des automobilistes "habitants" et "pendulaires" et que les places sur la voie publique peuvent être mutualisées, c'est-à-dire utilisées par différents utilisateurs ("habitants" ou "pendulaires") en fonction du moment de la journée (exemple : les habitants partent le matin, quand les travailleurs arrivent).

La prise en compte de ces différents "principes" a permis d'analyser la situation du parcage en ville de La Chaux-de-Fonds dans chacun des 36 secteurs retenus.

L'analyse montre ainsi un déficit important de places de stationnement dans le centre-ville. L'influence des pendulaires externes est importante car, sans eux, le manque de places de parc sur la voie publique serait quasiment nul. Actuellement, la compensation du manque de stationnement dans ce secteur se fait par un report dans le damier au nord de la rue Numa-Droz et en ouest de la rue de Pouillerel. Les quartiers de l'Hôpital, des Abattoirs, des Eplatures et des Sentiers connaissent aussi un déficit de places de parc en raison des gros attracteurs d'emplois présents dans ces secteurs.

À la suite de cette analyse, le COPIL et la commission ont validé la nécessité de la mise en place d'une politique de stationnement axée principalement sur les pendulaires.

### **3. Politique de stationnement mise en œuvre en 2020**

#### **3.1. Caractéristiques de la politique mise en œuvre en 2020**

La politique de stationnement actuellement en vigueur a été adoptée par votre autorité le 5 février 2019 sans opposition<sup>4</sup> et mise en service le 1<sup>er</sup> novembre 2020. Les caractéristiques de cette politique sont précisées dans le rapport du Conseil communal du 16 janvier 2019<sup>5</sup>.

En résumé, la partie urbaine du territoire communal est divisée en deux zones : le centre-ville (ZCV) et la zone urbaine (ZU).

Le centre-ville s'étend approximativement du Grand-Pont à l'Hôtel-de-Ville et de la rue du Parc à la rue des Musées et le régime de stationnement principal y est celui de la zone bleue, à savoir :

- parcage limité à 1 heure plus le temps restant jusqu'à la minute 00 ou 30 suivant l'heure d'arrivée (par exemple, arrivée à 8h20 → parcage

---

<sup>4</sup> Procès-verbal de la 22<sup>e</sup> séance du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds du 5 février 2019, page 2303.

<sup>5</sup> Idem, pages 2221 et suivantes.

- autorisé jusqu'à 9h30, arrivée à 13h40 → parcage autorisé jusqu'à 15h00) ;
- pour une arrivée entre 11h30 et 13h30, le parcage est autorisé jusqu'à 14h30 ;
  - pour une arrivée entre 18h00 et 8h00, le parcage est autorisé jusqu'à 9h00 ;
  - le parcage est libre les dimanches et jours fériés.

La zone urbaine inclut le reste de la zone d'urbanisation. Le régime y est hybride, à savoir :

- sans macaron, parcage avec disque pour une durée maximale de 2 heures, du lundi au vendredi (sauf jours fériés), de 7h00 à 19h00 ;
- avec macaron, parcage illimité.

Conformément à la législation fédérale, les places de la ZCV sont marquées en bleu et celles de la ZU sont marquées en blanc, dans la mesure où la durée limitée n'est pas celle de la « zone bleue ».

La ZU est signalée par des signalisations verticales qui circonscrivent ce grand périmètre.

Les macarons qui permettent le stationnement sans limite de temps en ZU sont gratuits pour les habitants, les entreprises et les indépendants actifs à La Chaux-de-Fonds (moyennant des émoluments annuels). Ils sont payants pour les pendulaires, avec un tarif annuel actuellement fixé à CHF 1'100.00.

Ces macarons ne sont pas valables dans la ZCV, ni sur les places avec un régime particulier (par exemple celles limitées à 30 minutes à proximité des commerces).

Des parkings d'échange (P+R) ont été répartis dans différents quartiers de la ville. Il est possible d'y acquérir un macaron, pour un prix annuel de CHF 700.00, qui garantit une place de stationnement en semaine en journée, puisque le nombre de macarons émis ne dépasse pas le nombre de places disponibles. Pour les personnes combinant une place dans les parkings d'échange avec un abonnement de transports publics Onde Verte, le prix annuel est fixé préférentiellement à CHF 150.00.

Des cartes à gratter, qui permettent le stationnement durant une journée ou une semaine, sont également proposées aux usagers occasionnels pour stationner en ZU au-delà des 2 heures autorisées sans macaron.

### 3.2. Monitoring de la politique mise en œuvre

Les premiers mois suivant la mise en œuvre de la politique de stationnement ont été marqués par les restrictions liées à la pandémie de coronavirus (obligation de télétravail, restriction des activités de loisirs, etc.), qui n'ont pas permis d'apprécier les effets réels d'une telle politique sur les habitudes.

La fin de l'année 2021 et l'année 2022 ont en revanche permis de tirer des premières conclusions du fonctionnement de la politique de stationnement.

Les constats principaux sont les suivants :

- **Les Chaux-de-Fonniers ont massivement acquis les macarons habitants, ce qui limite fortement la maîtrise du trafic interne.** En effet, avec 13'885 macarons habitants et 2'861 macarons entreprises en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2022, 89 % des véhicules éligibles immatriculés à La Chaux-de-Fonds se sont équipés et le 1<sup>er</sup> renouvellement annuel, en novembre 2021, n'a pas vu de baisse. Comme il n'y a que 7'064 places où le macaron est valable, les Chaux-de-Fonniers ont déjà acquis un macaron indépendamment d'une utilisation quotidienne de celui-ci. En synthèse, le macaron de stationnement n'a que très peu d'effet pour les usagers chaux-de-fonniers.
- **Les macarons pendulaires connaissent un succès limité.** Seuls 708 macarons pendulaires étaient en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2022, ce qui représente 4 % des macarons ZU en circulation et environ 6 % du nombre de pendulaires entrants à La Chaux-de-Fonds.
- **Même s'ils ne peuvent être précisément quantifiés, le report sur les transports publics et le covoiturage, ainsi qu'une meilleure utilisation des places privées des entreprises, sont indéniables.** En effet, avec moins de 10 % des pendulaires entrants ayant acquis un macaron ZU ou P+R, les autres usagers ont dû prendre d'autres habitudes.
- **Les macarons P+R ont été vendus de manière assez inégale entre les parkings.** Avec 363 macarons en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2022 (avant la disparition de la place des Forains), seuls 75 % des places de P+R avaient trouvé preneur, mais certains parkings connaissent une forte demande.
- **Les P+R fonctionnent très peu comme parkings d'échange entre voiture et transports publics.** Jamais plus de 5 macarons par parking n'ont été vendus au tarif préférentiel en combinaison avec un abonnement Onde Verte. Dès lors, l'usage principal fait des parkings d'échange est celui de parking de « dernier kilomètre » où les pendulaires stationnent avant de poursuivre à pied vers leur lieu de travail.

- **La volonté de garantir une place de stationnement dans les P+R engendre un faible taux d'occupation.** Alors que certains P+R (tels que Rosiers, Petites-Crosettes ou Forains) ont vu tous leurs macarons vendus, le taux d'occupation réel sur le terrain n'y dépassait que très rarement la moitié. Vraisemblablement, une part importante des pendulaires ont acquis un macaron de P+R sans venir 5 jours par semaine à La Chaux-de-Fonds en voiture. Dès lors, en l'absence de surréservation (overbooking), une part importante des places reste inoccupée.
- **La sous-occupation des P+R au milieu de quartiers résidentiels crée des déséquilibres entre offre et demande.** Dans la mesure où les places P+R sont strictement réservées aux détenteurs de macarons durant la journée, certains secteurs bordant des P+R ont vu leur offre de quartier réduite durant la journée.
- **Les cartes à gratter ont une utilité, mais représentent un faible volume de véhicules.** Avec environ 7'000 cartes vendues en 2021, leur utilisation concerne environ 30 véhicules quotidiennement à l'échelle de la ville.
- **Le régime ZU est difficilement compréhensible pour les usagers externes occasionnels.** En effet, même si d'autres villes telles que Berne, Thounne ou Payerne connaissent le même principe qu'à La Chaux-de-Fonds (places blanches, mais soumises à l'utilisation du disque et signalées par zone, sans indication à proximité de chaque place), celui-ci n'est pas très intuitif, puisque l'automobiliste peut avoir parcouru plusieurs kilomètres entre la signalisation à l'entrée de la ZU et le lieu où il stationne, oubliant ainsi le régime de stationnement applicable. Dès lors, de nombreux visiteurs ont été amendés en pensant avoir stationné sur des « places blanches » sans restriction.

### 3.3. Synthèse du diagnostic de la situation actuelle

La politique de stationnement actuelle a permis de remplir certains des objectifs fixés en 2019, en particulier :

- l'offre dans le secteur centre-ville permet de trouver une place gratuite à distance pédestre des commerces et services pour la durée de la zone bleue ;
- la politique de stationnement a permis de restituer de la capacité de parcage pour les Chaux-de-Fonniers ;
- une partie des pendulaires a changé ses habitudes de déplacement, en raison d'une offre publique moins disponible.

Pour d'autres aspects, le monitoring a montré des potentiels d'amélioration, à savoir :

- l'action sur le trafic interne est faible, dans la mesure où pratiquement tous les Chaux-de-Fonniers ont acquis un macaron ;
- les parkings d'échange fonctionnent comme parkings de quartier et leur usage est peu lié aux transports publics ;
- les parkings d'échange sont sous-occupés, même quand tous les macarons y ont été vendus ;
- le régime de zone urbaine est difficile à comprendre pour des usagers occasionnels.

Au vu des constats effectués, le Conseil communal a pris la décision de modifier les aspects posant problème. Pour ce faire, il s'est appuyé sur l'analyse et les propositions fouillées d'un bureau d'ingénieurs spécialisé dans ce domaine. Il a conçu le rapport tel qu'il est présenté en associant aux réflexions trois commissions, à savoir la commission des infrastructures, de la sécurité publique et de la mobilité, composées tant d'élus que de représentants de groupes d'intérêts (le Touring Club Suisse (TCS), l'Association transports et environnement (ATE), l'Association Industrielle et Patronale (AIP), etc.) pour tenir compte de la diversité des opinions présentes dans l'ensemble de la population dans une démarche qui relève à bien des égards de la démocratie participative.

#### **4. Enjeux pour l'évolution de la politique de stationnement**

Les enjeux peuvent se décliner en quatre catégories, faisant chacune référence à un type d'usagers : les habitants (et entreprises), les pendulaires quotidiens, les usagers occasionnels habitués (tels que les pendulaires à temps partiel) et les usagers occasionnels néophytes (tels que les visiteurs ou les touristes).

##### **4.1. Habitants et entreprises**

Les déplacements internes à la ville représentaient, selon une étude de circulation réalisée en 2010, environ 65 % (étude de Transitec du 19 mars 2010 sur le trafic et les aménagements urbains) des déplacements en véhicules motorisés. Les habitudes de mobilité des Chaux-de-Fonniers sont donc prépondérantes dans l'utilisation du réseau routier de notre ville.

En particulier, les déplacements inter-quartiers aux heures de pointe, en particulier en fin de journée entre 16h30 et 17h30, causent la saturation régulière de plusieurs axes du centre-ville ou de ses abords, tels que la rue

de la Balance, la rue Neuve, la rue de l'Hôtel-de-Ville, la rue Fritz-Courvoisier ou la rue du Balancier.

Si l'évitement est H18 permettra dans quelques années de soustraire le trafic de transit et une partie du trafic en échange avec l'extérieur de la ville au réseau routier du centre, il s'agit néanmoins de faire évoluer les habitudes modales de déplacement au sein de la ville, afin de soulager le réseau routier et d'améliorer la qualité de vie.

C'est dans cette optique que la plupart des villes, en Suisse comme dans d'autre pays européens, ont établi des zones de stationnement, qui permettent aux habitants de stationner leur véhicule de manière préférentielle dans leur quartier de résidence, mais sans leur permettre de stationner librement sur le domaine public dans un autre quartier. Ainsi, les déplacements domicile – travail intraurbains, mais interquartiers, sont privilégiés entre transports publics ou en mobilité douce.

Il existe généralement deux variables d'ajustement : la taille / le nombre des zones et le tarif des macarons de stationnement.

La première variable aura un effet sur le nombre de déplacements, puisque plus le nombre de zones est important, moins il est possible d'effectuer des déplacements en voiture en restant dans la même zone. La seconde variable a plutôt un effet sur l'utilisation du domaine public pour le stationnement, puisqu'un macaron cher aura tendance à inciter les détenteurs d'un garage à l'utiliser systématiquement (plutôt qu'à utiliser celui-ci comme espace de stockage ou de bricolage), voire à dissuader certains habitants à détenir une voiture s'ils ne disposent pas d'une offre privée de stationnement.

#### 4.2. Pendulaires

La politique de stationnement mise en œuvre en 2020 concerne particulièrement les pendulaires, puisqu'elle leur offre le choix d'acquérir un macaron ZU payant, de stationner dans un parking d'échange ou de se reporter sur un mode alternatif à la voiture, mais ne leur permet plus de parquer librement et gratuitement sur le domaine public à proximité de leur lieu de travail.

Parmi les possibilités offertes, très peu de pendulaires ont saisi l'opportunité de combiner un abonnement de parking d'échange et un abonnement de transports publics. Cette solution est d'ailleurs privilégiée lorsque les pendulaires n'ont pas la possibilité d'entrer au centre-ville, soit parce que le stationnement y est massivement limité, soit parce que la circulation proprement dite y est contrainte (notamment dans les villes étrangères avec des systèmes de péage urbain ou de contrôle d'accès).

Sans viser une réduction aussi drastique, l'usage des parkings en échange modal a l'avantage de réduire le nombre de véhicules pendulaires entrant en ville, tout en améliorant la rentabilité des transports publics.

#### 4.3. Usagers occasionnels habitués

Pour les usagers occasionnels, mais réguliers ou habitués, tels que les pendulaires à temps partiel ou les personnes rendant visite à des proches, l'enjeu consiste à trouver une solution de stationnement proche du lieu de destination avec un tarif adapté à une durée de stationnement de moyenne ou longue durée (de 2 heures à une journée).

Deux alternatives existent et peuvent être combinées :

- une tarification de l'offre de stationnement standard ; autrement dit, pouvoir payer pour rester plus longtemps que la durée de stationnement autorisé dans les places accessibles aux macarons ;
- la constitution d'îlots de stationnement de moyenne et longue durée, séparée du reste de l'offre, dans chaque quartier afin de mailler suffisamment le territoire pour permettre de finir à pied le déplacement jusqu'à destination.

Pour la tarification de l'offre standard, plusieurs systèmes existent : la carte à gratter (telle qu'existant déjà à La Chaux-de-Fonds pour la journée ou la semaine), le billet de journée ou demi-journée à acquérir sur internet ou aux distributeurs de transports publics, etc. L'enjeu est surtout de proposer des solutions dématérialisées afin d'éviter de devoir installer des machines spécifiques telles que des parcomètres pour une faible part des usagers. Les applications de stationnement peuvent constituer aujourd'hui une solution très efficace et flexible.

Pour la constitution d'îlots de stationnement, l'enjeu consiste à proposer une offre de proximité sans pour autant soustraire des places utiles aux riverains. Il s'agit donc de privilégier des places dans des lieux spécifiques (places, cours, etc.) qui ne sont pas directement en lien avec les bâtiments adjacents.

#### 4.4. Usagers occasionnels néophytes

Pour les usagers occasionnels néophytes, tels que les touristes, la signalisation doit être intuitive.

Même si elle est parfaitement légale, la situation actuelle, qui n'indique pas, à l'endroit où l'utilisateur est stationné, quel est le régime applicable peut prêter à confusion. En découle un dégât d'image potentiel pour celui ou celle qui quitte notre ville avec une amende...

Il est bien entendu possible de renforcer la signalisation en prévoyant suffisamment de signaux pour que l'usager puisse voir l'information où qu'il soit parké. Cependant, dans la mesure où il s'agit plutôt aujourd'hui de réduire l'emprise de la signalisation en raison de la pollution visuelle qu'elle génère, on peut également privilégier un marquage qui soit plus évocateur, tout en restant dans le cadre contraignant de la législation fédérale.

En appliquant le régime de la zone bleue et un marquant les cases de stationnement en bleu, le régime ne souffre d'aucune équivoque et est compréhensible pour tout usager, même étranger.

#### 4.5. Stratégie d'évolution

Pour améliorer la mobilité dans notre ville tout en préservant l'adhésion de la population, le Conseil communal souhaite une évolution de la politique de stationnement ambitieuse, mais réaliste. La comparaison avec d'autres villes suisses, de taille parfois plus modeste que La Chaux-de-Fonds, montre que le fossé peut être grand entre des mesures qui apparaîtront très volontaristes pour notre ville et la réalité de la plupart des villes qui nous entourent.

Dès lors, il s'agit d'agir de manière « médiane », en brisant peut-être certains tabous, mais en restant modéré par rapport à ce qui est pratiqué ailleurs.

Dans ce cadre, les principes suivants peuvent être posés :

- une segmentation de la zone urbaine est nécessaire afin d'agir sur les déplacements motorisés internes à la ville pour favoriser le report modal vers la mobilité douce et les transports publics (chap. 5) :
  - le développement des voies de mobilité douce est en cours et prévu selon le plan directeur des mobilités ;
  - le développement du réseau et des cadences des transports publics est en cours, mais nécessite un meilleur taux de couverture pour justifier les investissements auprès du canton et des autres partenaires ;
- la zone urbaine doit évoluer vers la zone bleue et le centre-ville vers un régime de courte durée sur parcomètres (chap. 6 et 7) ;
- une modeste contribution peut être demandée aux Chaux-de-Fonnières qui utilisent régulièrement le domaine public pour stationner vis-à-vis de ceux qui paient une place de stationnement privé (chap. 8) ;
- la possibilité d'obtenir un second macaron peut être proposée aux Chaux-de-Fonnières à un prix supérieur à l'abonnement aux transports publics (CHF 657.00) afin de ne pas supprimer l'effet recherché du zonage (chap. 9) ;

- l'utilisation des parkings d'échange dans leur rôle premier, pour le report modal de la voiture vers le bus, doit être encouragé dans les parkings qui s'y prêtent le mieux (chap. 11) ;
- des parkings de quartier longue durée doivent être constitués pour offrir une solution aux visiteurs, en complément des parkings privés à usage public (chap. 12).

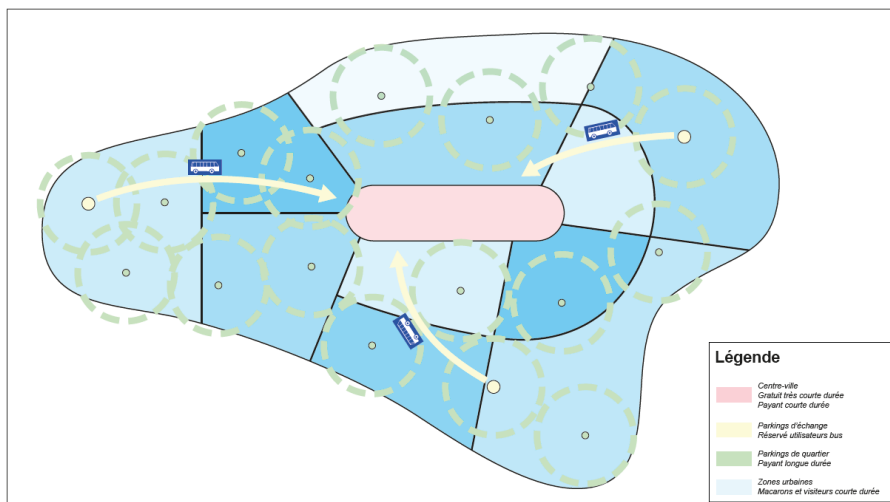


Figure 1 : Concept d'évolution de la politique de stationnement

## 5. Zonage de la zone urbaine

### 5.1. Caractéristiques de la mesure

Sur le périmètre d'urbanisation correspondant à la ZU actuelle, il est prévu de constituer huit zones, sur le périmètre d'urbanisation, correspondant à la ZU actuelle. Autour de la zone 1, qui englobe la ville en damier, les zones 2 à 8 délimitent chacune un secteur jusqu'aux limites du territoire urbanisé.

Les zones sont délimitées autant que possible par des coupures naturelles pour correspondre aux bassins dans lesquels les usagers parquent leur véhicule à proximité de leur domicile. En particulier, ont été retenus comme coupures, les lignes de chemin de fer CFF, TransN et CJ, la limite entre la ville dense et les quartiers périphériques nord, au-dessus du secteur du Bois-Noir, de la rue du Nord et de la rue de la Tuilerie, le boulevard de la Liberté et l'axe Balance – Versoix – Bel-Air, entre la ville en damier et la Charrière.

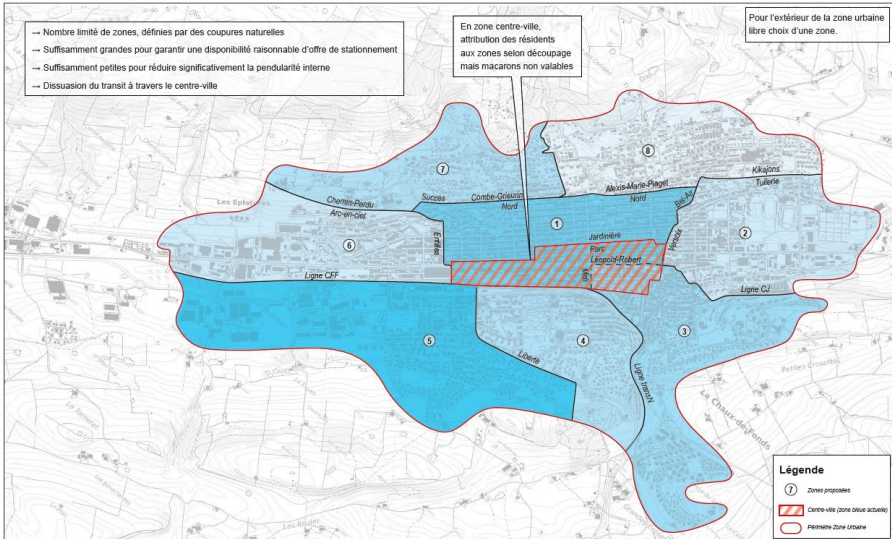


Figure 2 : Zonage de la zone urbaine

Les huit zones ont été voulues suffisamment grandes pour garantir une disponibilité raisonnable d’offre de stationnement, toutes en étant suffisamment petites pour réduire significativement la pendularité interne. Avec une configuration de zones qui ne traversent pas le centre-ville, le transit à travers ce secteur est, dans tous les cas, significativement réduit.

Les zones ont un double rôle. Elles déterminent l’affectation des places de stationnement tout en définissant, dans le même périmètre, l’attribution des macarons aux habitants et entreprises. Dans le centre-ville, dont la délimitation reste identique à aujourd’hui, les zones ne servent qu’à l’attribution des habitants et des entreprises à l’une des zones (1 ou 3). En effet, les places de stationnement au centre-ville ne sont pas accessibles aux macarons. Par exemple, un résident ou une entreprise de la rue du Parc, dans la zone hachurée en rouge dans la figure ci-dessus, obtiendra un macaron de la zone 1, qui lui permettra de stationner dans toute la partie de la zone 1 qui n’est pas hachurée.

La notion d’habitants et d’entreprises reste identique à la situation actuelle.

De la même manière, la délivrance de macaron pour les pendulaires restera identique à aujourd’hui. Le pendulaire pourra librement choisir la zone pour laquelle il souhaite acheter un macaron. Les macarons « multiplaques », pour les détenteurs de plusieurs véhicules ou les covoitureurs, seront maintenus.

La zone 3 intègre le quartier de l'Orée-du-Bois et du Cerisier. Avec 45 liaisons bus par jour en semaine et une cadence de 15 minutes en heure de pointe, ce secteur peut être assimilé à un quartier périphérique de la ville, au même titre que la Sombaille ou Plaisance. Si le développement des transports publics à destination de ce quartier est à l'étude, en particulier la création d'une gare ferroviaire de Malakoff en lieu et place de la gare du Reymond, l'augmentation de la cadence du bus 311 nécessitera une augmentation du taux de couverture de la ligne pour que le canton accepte la commande. La nouvelle politique de stationnement est l'élément majeur qui permettra d'atteindre un taux de couverture suffisant pour justifier l'amélioration de cette ligne de bus.

Le reste du territoire communal n'est pas intégré aux zones. En effet, la plupart des secteurs des environs ne disposent que d'une très faible desserte en transports publics, n'offrant ainsi pas d'alternative à l'utilisation des transports individuels. Le hameau du Crêt-du-Loche pourrait faire figure d'exception, avec une liaison ferroviaire et par bus jusqu'en ville, mais sa localisation clairement disjointe du tissu urbain et éloignée du centre-ville (plus de 4 km) justifie d'une catégorisation hors ville. Pour les habitants des environs, il est prévu le libre choix de l'une des huit zones.

## 5.2. Travaux à réaliser

Les travaux à réaliser sont de deux natures différentes : signalisation et réorganisation des macarons.

Une signalisation devra être disposée au périmètre de chaque zone de stationnement. Cette signalisation de zone inclura une indication sur le régime de stationnement et sur le numéro de la zone. Autant que possible, elle sera intégrée aux totems de début et de fin de zone 30.

Les macarons ZU délivrés devront, à une certaine date, être convertis en macarons de zone Z1 à Z8. Il est proposé de faire débiter le nouveau régime de zones un 1er novembre, afin de profiter du renouvellement massif annuel des macarons qui intervient à cette date. Cette nouvelle donnée dans le système de gestion des macarons nécessitera des adaptations de l'infrastructure informatique auprès de l'entreprise prestataire et du service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN).

## 5.3. Coûts et recettes

Les coûts sont liés à la signalisation qui compte environ 150 positions. Certains emplacements coïncident avec les limites de la ZU actuelle et ne nécessiteront qu'un changement de signal. D'autres emplacements pourront être combinés avec des totems existants, mais d'autres encore

nécessiteront une infrastructure complète avec fondation et mât. Un coût unitaire moyen de CHF 900.00 est considéré, soit un montant d'investissement de CHF 135'000.00 pour la signalisation.

Pour l'adaptation des infrastructures informatiques, le coût est estimé à environ CHF 50'000.00 de travail entre l'entreprise prestataire et le SCAN, soit environ 30 à 35 jours de travail pour ces deux entités.

Le périmètre de la ZU restant identique, le nombre d'usagers concerné par les macarons reste lui aussi similaire et il n'est donc pas prévu de recettes nouvelles directement liées au zonage de la ZU. En revanche, des recettes nouvelles sont attendues en lien avec l'acquisition de macarons de seconde zone (voir chap. 9 ci-dessous).

#### 5.4. Entreprises et indépendants

La politique de stationnement actuelle prévoit différents cas pour les entreprises et les indépendants. Il s'agit de les adapter au zonage.

Pour les entreprises ayant leur siège social ou une succursale à La Chaux-de-Fonds, le macaron sera octroyé dans la zone de localisation de l'entreprise.

Pour les indépendants domiciliés hors de La Chaux-de-Fonds, mais disposant de locaux ou d'un pied-à-terre à La Chaux-de-Fonds en lien avec leur activité professionnelle (par exemple une étude d'avocat, un commerce, etc.), un macaron entreprise sera octroyé sur présentation d'un justificatif (taxe déchets, contrat de bail, etc.) dans la zone de localisation de l'entreprise/l'activité. Cette possibilité n'est valable que pour l'entrepreneur ou l'indépendant et non pour ses collaborateurs.

Pour les personnes résidant à La Chaux-de-Fonds et disposant d'un véhicule d'une entreprise sise hors du territoire communal (véhicule de fonction ou représentant de commerce), un macaron peut être octroyé dans la zone de domicile si l'habitant fait inscrire, en accord avec son employeur, un « lieu de stationnement » à son domicile chaux-de-fonnier sur le permis de circulation du véhicule d'entreprise.

#### 5.5. Mesures hivernales

La Chaux-de-Fonds a la particularité de connaître un régime spécial de stationnement, appelé « Mesures hivernales » (MH), durant la période hivernale entre le 1er novembre et le 15 avril.

Durant les MH, le stationnement public est divisé en trois catégories principales :

## Séance du 14 novembre 2023

- les places interdites au stationnement (généralement afin de garantir le gabarit routier tout en permettant de constituer des andains de neige en bordure de chaussée) ;
- les places « 3-7 », interdites au stationnement entre 3h00 et 7h00, majoritaires à l'échelle de la ville, qui sont déneigées durant la nuit ;
- les places « 8-11 », interdites au stationnement entre 8h00 et 11h00, qui permettent aux riverains de disposer d'une offre publique nocturne, en complément des parkings en ouvrage à usage public.

Cette forte réduction de l'offre publique crée une pression particulière sur le stationnement. Il est toutefois à noter que le régime n'est, dans les faits, pas appliqué durant toute la période hivernale, mais seulement lorsque les conditions d'enneigement le nécessitent, soit pendant 20 à 30 jours ces dernières années.

Une analyse a été menée pour déterminer l'ampleur de cette pression hivernale et la compatibilité du zonage de la ZU avec les MH.

En dehors des MH, l'analyse montre que l'offre disponible pour les habitants (offre publique accessible aux macarons + places privées des particuliers) couvre les besoins des véhicules immatriculés à La Chaux-de-Fonds, entre 104 % (zone 6, ouest) et 165 % (zone 7, nord-ouest).

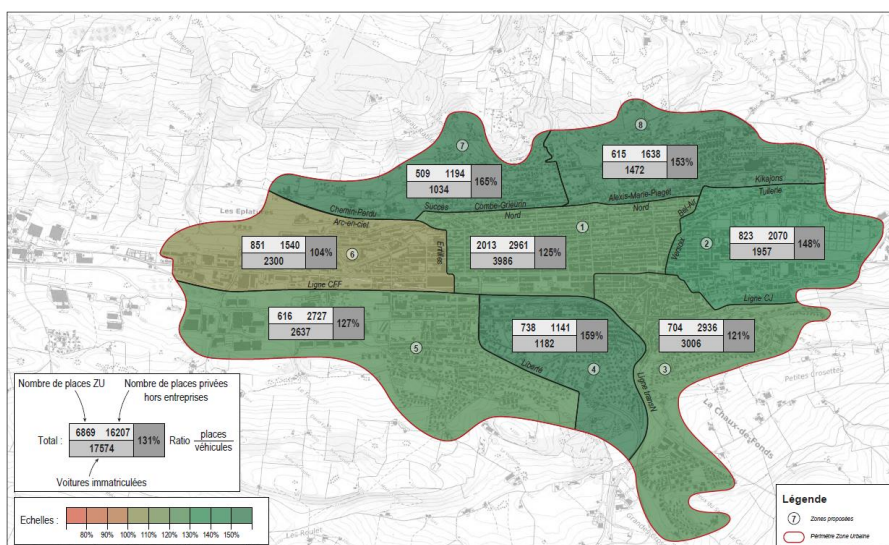


Figure 3 : Ratio offre/demande hors MH

Durant les MH, il convient donc de distinguer trois périodes de la journée pour comparer l'offre et la demande : la nuit (entre 3h00 et 7h00), le matin (entre 8h00 et 11h00) et l'après-midi.

De nuit, les places disponibles (places ZU + places privées) sont complétées par les places des parkings en ouvrage, où un tarif nocturne forfaitaire est généralement proposé (par exemple Métropole-Centre, Entilles-Centre, etc.).

Le ratio offre/demande pour les habitants se maintient au-dessus de 100 % pour les zones 2 à 8. Seule la zone 1 (ville en damier) connaît un léger manco, qui doit être relativisé pour deux raisons :

- Une partie des places au centre-ville, qui ne sont pas utilisables avec les macarons, demeure néanmoins disponibles gratuitement pour la durée de la nuit.
- Le stationnement n'étant pas temporellement limité dans les zones entre 18h00 et 8h00, un résident peut exceptionnellement aller stationner dans une autre zone pour la durée de la nuit.

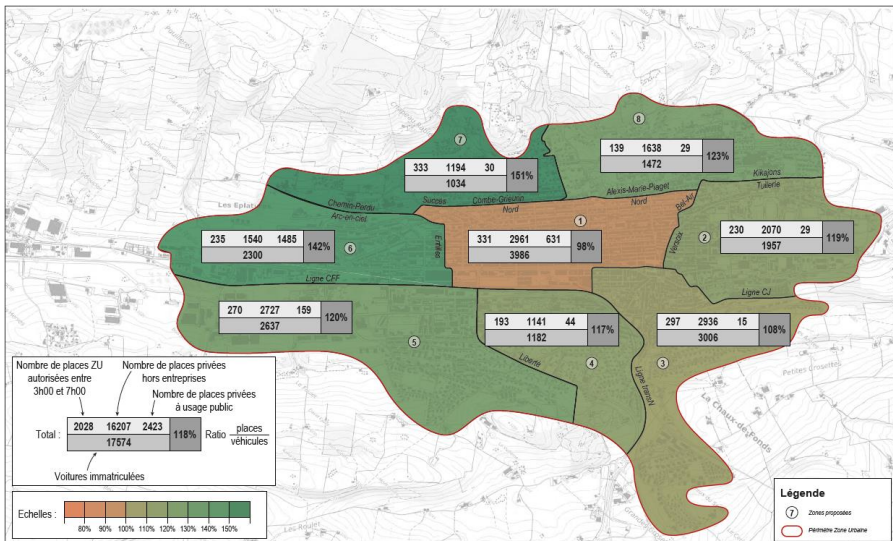


Figure 4 : Ratio offre/demande en MH de nuit

Le matin, en ne considérant pas les places des parkings en ouvrage (qui restent néanmoins utilisables, mais avec un tarif horaire) le ratio offre/demande descend en-dessous de 100 % pour deux zones : la 1 (ville en damier) et la 6 (ouest), en s'établissant entre 113 % et 147 % pour les six autres zones.

Ceci signifie que la pression est plus forte sur ces deux zones les plus densément peuplées de la ville. Il convient toutefois de relativiser ce manco, en notant qu'une partie des habitants libèrent des places le matin (pour aller travailler hors ville, pour rejoindre une place privée d'entreprise ou pour aller stationner dans une autre zone avec un macaron « seconde zone »).

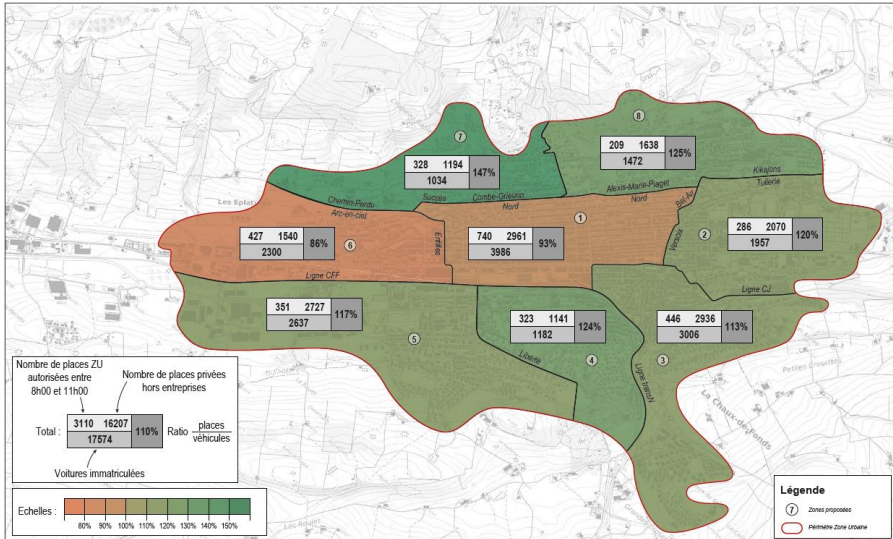


Figure 5 : Ratio offre/demande en MH le matin

On notera en outre qu'une légère pression sur le stationnement public des habitants a deux conséquences positives sur la maîtrise de la mobilité individuelle :

- elle contribue à une réappropriation des garages privés pour le stationnement, alors qu'une part significative d'entre eux sont utilisés comme atelier ou dépôt ;
- à terme, elle contribue à réduire le taux de motorisation, si l'absence de solution de stationnement privé engendre des inconvénients réguliers.

La situation est à peu près similaire pour l'après-midi, avec des ratios proches de 100 % pour les zones 1 (101 %) et 6 (95 %).

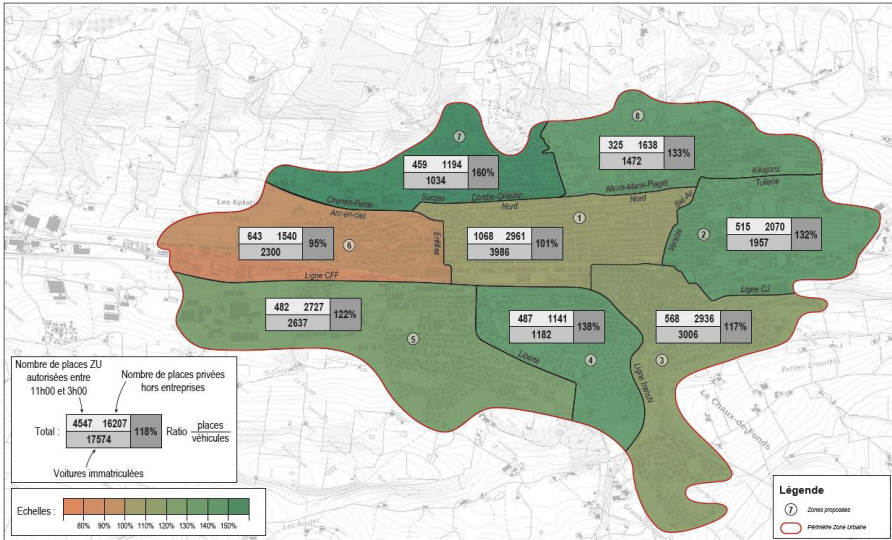


Figure 6 : Ratio offre/demande en MH l'après-midi

En conclusion, le zonage impliquera une légère pression sur les zones 1 (ville en damier) et 6 (ouest) durant les 20 à 30 jours de MH. Ces conséquences étant limitées dans le temps (moins de 10 % de l'année), des solutions temporaires peuvent raisonnablement être trouvées par les usagers concernés, notamment le recours temporaire à une offre privée ou la réappropriation des places privées utilisées comme atelier.

## 6. Instauration du régime de zone bleue dans la ZU

### 6.1. Caractéristiques de la mesure

Pour améliorer sensiblement la compréhension du régime applicable dans la zone urbaine, il est proposé d'instaurer le régime de zone bleue dans les huit futures zones.

Selon les recensements de 2019, 7064 places sont actuellement hors du centre-ville sous le régime ZU. Toutes ces places devront être marquées en bleu à la place du marquage blanc actuel. Le recensement n'ayant pas pu être finalisé dans certains quartiers périphériques avant le 1er novembre 2020, il est probable que quelques dizaines, voire centaines, de places doivent être nouvellement marquées.

La signalisation devra également être modifiée. La combinaison de la mise en zone bleue et de la création des huit zones permettra d'intégrer directement le changement de régime à la nouvelle signalisation de zone.

## 6.2. Travaux à réaliser

Un tel volume de travail (compter environ 45'000 m de lignes pour 7'000 cases) ne peut être réalisé que moyennant une saison estivale complète et en comptant sur des renforts externes en termes d'entreprises de marquage routier.

Il est donc nécessaire de considérer une période transitoire de quelques mois, durant laquelle les cases dans les quartiers commenceront à être repeintes en bleu, avant que le régime de zone bleue n'entre officiellement en vigueur, en principe à la même date que le zonage de la ZU.

## 6.3. Coûts et recettes

Avec une estimation de prix à CHF 15.00 par mètre de ligne bleue, l'investissement relatif à la mise en zone bleue de la ZU se monte environ à CHF 675'000.00.

L'adaptation de la signalisation verticale, en dehors des coûts liés au zonage de la ZU, est estimée à environ CHF 50'000.00.

Enfin, un mandat d'appui pour l'élaboration des appels d'offres, pour le relevé complémentaire des cases et pour la mise à jour de la base de données du stationnement devra être confié, pour un montant estimé à CHF 50'000.00.

Avec une durée de stationnement autorisée plus courte, il est à compter que certains pendulaires, qui parquent aujourd'hui en ZU en tournant leur disque toutes les 2 heures, soient découragés de resquiller. Dès lors, une augmentation de 10 % des macarons pendulaires peut être envisagée, soit des recettes annuelles nouvelles de l'ordre de CHF 150'000.00.

## 6.4. Régimes d'exception

Quatre catégories d'usagers avec des régimes d'exception existent aujourd'hui :

- les médecins ayant leur cabinet en ville et qui sont astreints à un service de garde ou qui justifient d'une part importante de travail au domicile des patients ;
- le personnel soignant des associations assurant des activités médicales ou paramédicales telles que les soins à domicile ou le transport de personnes handicapées ;
- les artisans qui sont engagés sur un chantier en ville ;
- les marchands ambulants présents au marché.

Actuellement, ces quatre catégories bénéficient de facilités de stationnement dans le centre-ville en zone bleue. Dans la zone urbaine, il a été considéré que le personnel paramédical et les artisans pouvaient stationner pendant deux heures gratuitement et qu'au-delà, les cartes à gratter offraient une solution suffisante (en sachant que le personnel paramédical et les artisans chaux-de-fonniers bénéficient du macaron ZU).

Les cartes de stationnement facilité sont aujourd'hui gratuites pour le personnel paramédical et coûtent CHF 240.00 par an pour les médecins et les artisans (avec possibilités de macarons journaliers, hebdomadaires et mensuels).

Avec l'évolution de la ZU (zonage et mise en zone bleue), les cartes de stationnement couvriront à la fois le centre-ville et les zones de la ZU. Il est proposé de maintenir la même table de tarification pour ces trois catégories d'ayant droit (personnel paramédical, médecins et artisans).

Pour les marchands ambulants, qui stationnent près du marché, il n'est pas prévu de modifier l'offre actuelle (à CHF 100.00 par an).

## **7. Instauration du parcage sur parcomètre au centre-ville**

### **7.1. Caractéristiques de la mesure**

Afin de favoriser la disponibilité d'une offre de courte durée au centre-ville pour les clients des commerces et services et pour distinguer ce secteur de la ZU qui sera convertie en zone bleue, il est prévu d'instaurer le parcage sur parcomètre au centre-ville. Les limites de la zone centre-ville seront restreintes au maximum.

Pour garantir l'attractivité du centre-ville, tout en maintenant une flexibilité de l'offre en stationnement, il est proposé d'offrir le stationnement pour les 30 premières minutes et de tarifier l'heure suivante, soit une durée de stationnement maximal de 90 minutes.

Le tarif prévu est de CHF 1.00 par heure. La période payante s'étend du lundi au samedi (sauf jour fériés) de 8h00 à 12h00 et de 13h00 à 19h00. Le samedi, la période payante cesse à 18h00. La période gratuite de midi a pour objectif de favoriser l'utilisation des places du centre-ville pour les clients des restaurants.

Ainsi, l'utilisateur qui stationne durant 30 minutes s'enregistre au parcomètre (ou sur une application dédiée) et parque gratuitement. Pour parquer durant 60 minutes, il en coûte CHF -.50, et pour la durée maximale de 90 minutes, CHF 1.00.

L'usager qui stationne à 12h00 peut ainsi rester :

- jusqu'à 13h00 gratuitement sans s'enregistrer ;
- jusqu'à 13h30 gratuit en s'enregistrant pour bénéficier de la demi-heure gratuite ;
- jusqu'à 14h30 en payant CHF 1.00.

Seule la place de la Gare (y compris le tronçon de la rue Daniel-JeanRichard entre la rue du Roulage et la Gare), où la pression sur le stationnement existe aussi le dimanche, bénéficiera d'un régime différent, avec une tarification de 8h00 à 19h00 tous les jours et une durée maximale de stationnement de 1 heure, pour CHF 1.00, sans franchise de 30 minutes.

En comparaison romande, cette gratuité en milieu de journée est loin d'être une systématique, de même que la possibilité de prolonger le stationnement durant la période gratuite. En outre, plusieurs villes tarifient le stationnement dans les centres-villes jusqu'à 20h00, voire 22h00, afin de dissuader le stationnement des résidents pour la nuit dès leur retour du travail.

## 7.2. Travaux à réaliser

L'instauration du parage payant nécessitera l'installation de parcomètres sur les tronçons concernés. Avec l'avènement des applications de stationnement, il est possible de réduire (sans toutefois les supprimer) le nombre de parcomètres, afin de limiter les coûts d'investissement et les charges d'exploitation.

A l'inverse de la ZU, les places actuellement en zone bleue dans le centre-ville devront être nouvellement marquées en blanc.

La signalisation verticale devra également être révisée, en privilégiant autant que possible une signalisation par zone, pour limiter le nombre de signaux.

## 7.3. Coûts et recettes

L'investissement relatif aux parcomètres est estimé à environ CHF 400'000.00 pour 40 parcomètres (matériel, génie civil et raccordement compris).

Le marquage des quelque 511 places bleues à convertir en blanc, estimé à 4'000 mètres de lignes, représente CHF 60'000.00 d'investissement.

Quant à l'adaptation de la signalisation verticale, une somme de CHF 100'000.00 est prévue.

L'exploitation de l'ensemble des parcomètres (entretien, vidage des caisses, etc.) représente une charge d'environ 0,5 EPT, soit CHF 45'000.00

annuellement. Les charges d'exploitation pour les parcomètres du centre-ville s'élèvent environ à CHF 10'000.00 (remplacement de pièces, vandalisme, etc.).

## **8. Adaptation du prix des macarons habitants**

### **8.1. Caractéristiques de la mesure**

Aujourd'hui, l'émolument de CHF 25.00 (première demande au guichet), CHF 20.00 (première demande en ligne) ou CHF 15.00 (renouvellement) demandé pour chaque macaron ne permet que de couvrir les frais de gestion facturés à la Ville par le SCAN.

En application du principe de causalité, le Conseil communal souhaite solliciter une contribution aux usagers utilisant de manière accrue le domaine public en y parquant à l'année. Il s'agit également de garantir une équité par rapport aux locataires de places ou de garages privés, qui n'utilisent pas le domaine public dans les mêmes proportions.

Le prix du macaron, prévu à CHF 25.00 par an, reste modique et permet de contribuer aux coûts de la Sécurité publique (gestion des macarons et contrôle du stationnement), du Service des espaces publics (entretien et nettoyage des chaussées) et du Service technique (entretien de la signalisation et du marquage). Le prix total d'un macaron, émolument compris, s'élèvera donc à CHF 40.00 aux renouvellements annuels.

Même si ce montant constitue indéniablement une nouveauté marquante en ville de La Chaux-de-Fonds, il est nécessaire de la mettre en perspective avec les pratiques des villes qui nous entourent, en termes de prix annuel des macarons habitants, y compris pour des cités de taille moindre :

- CHF 240.00 à Neuchâtel ;
- CHF 320.00 à Yverdon-les-Bains ;
- CHF 396.00 à Fribourg ;
- CHF 500.00 à Lausanne ;
- CHF 540.00 à Morges ;
- CHF 710.00 à Winterthur ;
- CHF 840.00 à Gland ;
- CHF 960.00 à Nyon.

En août 2023, le Surveillant des prix a d'ailleurs communiqué que les prix jusqu'à concurrence de CHF 400.00 étaient en principe compatibles avec le principe de couverture des coûts.

## 8.2. Travaux à réaliser

L'adaptation du prix devra être incluse dans les adaptations informatiques dont il est question au § 5.2 ci-dessus.

## 8.3. Coûts et recettes

En considérant qu'environ 10 % des résidents actuellement bénéficiaires d'un macaron ZU y renonceront avec le nouveau prix prévu, les recettes nouvelles annuelles estimées s'élèvent à environ CHF 400'000.00.

# 9. Possibilité d'acquisition d'un macaron de seconde zone

## 9.1. Caractéristiques de la mesure

Pour permettre aux habitants de s'adapter progressivement à cette nouvelle situation et pour répondre aux besoins particuliers de mobilité individuelle qui pourraient subsister, il est prévu que ceux-ci puissent acquérir un macaron pour une seconde zone, en plus de celle de leur zone de domicile. Hors zone de domicile, un seul et unique macaron est délivré au prix du macaron seconde zone.

Il n'est pas prévu de conditions particulières pour l'obtention de ce macaron de seconde zone, dont le prix est fixé à CHF 750.00, de manière à favoriser l'acquisition d'un abonnement Onde Verte pour les déplacements pendulaires (CHF 657.00 pour un abonnement deux zones en 2ème classe). Ce macaron ne sera toutefois délivré à ce prix qu'au résident chaud-fonnier ou à l'entreprise chaud-fonnière, pour le véhicule dont il est personnellement le détenteur.

Pour les externes, il est prévu de pouvoir acheter un macaron de seconde zone, au même prix que le macaron de première zone, soit CHF 2'200.00 pour deux zones.

Il n'est pas prévu la possibilité d'acheter des zones supplémentaires, ni pour les habitants, ni pour les entreprises, ni pour les pendulaires.

## 9.2. Travaux à réaliser

La possibilité d'acquérir un macaron pour une seconde zone devra être intégrée dans les adaptations du système de gestion et de délivrance des macarons (voir § 6.3).

### 9.3. Coûts et recettes

Une estimation prudente du nombre de résidents intéressés à acquérir une seconde zone a été faite. Avec 3 % des détenteurs de macarons habitants, les recettes nouvelles annuelles s'élèveraient à CHF 417'000.00 par an.

## 10. Evolution des parkings d'échange

Tels que conçus dans la politique de stationnement actuelle, les parkings d'échange sont réservés, la journée en semaine, aux détenteurs d'un macaron pour le parking concerné. Les macarons sont attribués en fonction du nombre de places offertes, sans surréservation. Sur certains sites, une partie des places est accessible aux autres usagers, sur parcomètre.

Si elle apporte un confort indéniable aux détenteurs de macaron, qui sont certains de trouver une place, cette solution a également un inconvénient majeur, puisqu'une part importante de l'offre reste vide.

Dès lors, il est proposé de modifier le fonctionnement de ces parkings de la manière suivante.

De manière générale, les parkings d'échange deviennent des parkings de quartier longue durée (chap. 12). Ces parkings ne sont pas liés à des macarons, mais sont tarifés à l'heure ou à la journée. Les macarons de zone (chap. 5) n'y sont pas valables.

Le macaron « P+R », strictement lié à un abonnement annuel Onde Verte, est maintenu (chap. 11). Il est valable dans certains parkings de quartier longue durée, judicieusement placés par rapport au réseau de transports publics.

Les détenteurs du macaron « P+R » peuvent utiliser indifféremment tous les parkings où le macaron est valable. Ils peuvent y utiliser n'importe quelle place.

## 11. Redimensionnement de l'offre P+R en lien avec l'abonnement Onde Verte

### 11.1. Caractéristiques de la mesure

Le monitoring de la situation actuelle a montré que les parkings d'échange étaient peu utilisés selon leur destination première de « P+R », à savoir laisser sa voiture et prendre le bus pour terminer son trajet, mais plutôt comme parking de proximité, en terminant le trajet à pied. La situation de ces parkings, parfois proches du centre-ville ou des secteurs industriels, prête à cette utilisation de « dernier kilomètre ».

Cependant, dans l'optique d'offrir différentes alternatives aux usagers en fonction de leurs besoins, il est proposé de ne pas abandonner totalement les P+R, mais de redimensionner l'offre plus modestement, en se concentrant sur quatre parkings loin du centre-ville et bien desservis par les transports publics, ainsi que deux parkings en dehors de la ville à proximité d'arrêts ferroviaires :

- Anciens Abattoirs ;
- Aéroport ;
- Petites-Crosettes ;
- Parc des Sports ;
- Le Crêt-du-Loche ;
- La Cibourg.

Contrairement au fonctionnement actuel des parkings d'échange, cette offre P+R s'effectuera sans place réservée, sur n'importe quelle place disponible de ces six parkings. Pour garantir une bonne flexibilité, le macaron P+R sera valable indifféremment dans les six parkings.

Les six parkings proposés représentent une offre de 325 places. Sur la base de la demande actuelle, les usagers avec macaron P+R devraient utiliser environ 10 % de l'offre sur ces parkings.

Le tarif est maintenu à CHF 150.00 par an, sur présentation d'un abonnement Onde Verte annuel.

### 11.2. Travaux à réaliser

Le redimensionnement des P+R nécessitera de modifier la signalisation dans les parkings concernés et d'informer les utilisateurs des parkings d'échange de la modification du régime de stationnement.

### 11.3. Coûts et recettes

L'adaptation de la signalisation verticale est estimée à CHF 40'000.00 environ.

Les recettes nouvelles ne sont pas jugées significatives à court terme, dans la mesure où il s'agit essentiellement de proposer le maintien de cette offre pour les utilisateurs actuels.

## **12. Instauration de parkings de quartier longue durée**

### *12.1. Caractéristiques de la mesure*

Puisque l'usage des parkings d'échange actuels est plutôt orienté vers une utilisation de quartier où l'usager termine son trajet à pied, il est proposé de privilégier une offre flexible et de proximité, que ce soit pour les visiteurs ou pour les pendulaires occasionnels (par exemple à temps partiel). Cette offre s'inscrit en complémentarité avec les parkings privés à usage public, tels que ceux des centres commerciaux, avec l'objectif de mailler le tissu urbain pour proposer un parking à moins de 500 mètres de sa destination.

Les parkings de quartier longue durée sont prévus avec un tarif horaire de CHF 1.00, comparable à celui du centre-ville, mais plafonné à CHF 8.00 par jour. La tarification s'appliquera du lundi au samedi, de 7h00 à 19h00, sauf jours fériés.

Ainsi, le tarif à la journée est plus avantageux que la carte à gratter (CHF 12.00), dans la mesure où l'usager dispose d'une offre moins généralisée.

Pour éviter des phénomènes de soustraction de l'offre à destination des riverains, il est proposé, si possible, de disposer ces parkings dans des secteurs dépourvus de voisins proches. Aucun type de macaron (notamment les macarons ZU) ne sera valable dans ces parkings.

Les emplacements retenus sont (pour un total de 680 places) :

- Aéroport (95 places, ancien P+R) ;
- Chapeau-Râblé (41 places, ancien P+R) ;
- Bois-Noir (34 places, ancien P+R) ;
- Fusion (10 places, existantes, en bas du chemin de la Fusion) ;
- Electricies (15 places, le long de la place de jeux du Bois-du-Petit-Château) ;
- Beauregard (11 places, déjà exploitées sur parcomètre) ;
- Sombaille (22 places, existantes pour les visiteurs du home, actuellement en zone bleue) ;
- Bel-Air (7 places, existantes, au début de la rue du Nord, le long du terrain de l'Abeille) ;
- Parc des Sports (45 places, ancien P+R) ;
- Gare de l'Est (6 places, ancien P+R) ;
- Arrêtes (74 places, ancien P+R) ;

*Séance du 14 novembre 2023*

- Bellevue (31 places, existantes, sur la rue du Mont-d'Amin, le long du grand pré) ;
- Petites-Crosettes (48 places, ancien P+R) ;
- Malakoff (8 places, existantes, à l'angle de la rue de l'Hôtel-de-Ville et de la route de l'Orée-du-Bois) ;
- Mélèzes / Rosiers (86 places, existantes, ancien P+R sur Rosiers et déjà exploitées sur parcomètre sur Mélèzes) ;
- Montagnons (environ 10 places, à créer en face du terrain de bicross) ;
- Anciens Abattoirs, 110 places, ancien P+R) ;
- Le Crêt-du-Loche (22 places, existantes, près de l'arrêt CFF) ;
- La Cibourg (5 places, existantes et en cours de réaffectation en collaboration avec les CJ, près de l'arrêt ferroviaire)



Les parkings notés en bleu ci-dessus sont des parkings privés d'accès public moyennant paiement. Le parking de la Ronde (encore appelé parfois « parking des Forains ») appartenant au patrimoine financier de la ville est compté au nombre de ceux-ci.

Il est à noter que la conversion des P+R actuels entraînera l'arrêt de la vente des macarons de parkings d'échange. Dans le but d'inciter les pendulaires externes quotidiens à moins circuler en voiture en ville, ceux-ci pourront acquérir un macaron ZU standard, à CHF 1'100.00, ou à défaut pourront, dans les six P+R maintenus, stationner avec un macaron, moyennant l'achat d'un abonnement Onde Verte, pour un prix total annuel de CHF 807.00.

Rapporté à l'année, le prix des parkings de quartier longue durée pour des pendulaires à temps partiel représente environ CHF 400.00 par jour de présence hebdomadaire (à raison de CHF 8.00/jour x 50 semaines). Ainsi, leur usage est concurrentiel pour des pendulaires qui viennent à La Chaux-de-Fonds jusqu'à deux jours par semaine. Au-delà, le macaron est plus avantageux, puisque l'utilisation des parkings de quartier longue durée pour 5 jours par semaine reviendrait à CHF 2'000.00 par an.

### 12.2. Travaux à réaliser

Certains parkings de quartier longue durée sont aujourd'hui des parkings d'échange avec un statut mixte. Ils sont donc déjà équipés de parcomètres, qu'il faudra reprogrammer.

Treize des emplacements prévus sont en revanche dépourvus de parcomètres à ce jour. Il s'agira donc de les en équiper.

### 12.3. Coûts et recettes

L'équipement en parcomètres pour treize parkings (CHF 130'000.00), l'adaptation des parcomètres existants (CHF 25'000.00) et l'adaptation de la signalisation verticale (CHF 30'000.00) représente un investissement d'environ CHF 185'000.00.

Les recettes générées devraient, dans un premier temps, être comparables à celles des quelque 300 macarons P+R en circulation. Il n'est donc pas prévu de recettes nouvelles.

L'entretien des parcomètres des parkings de quartier longue durée est estimé à environ CHF 5'000.00 par an.

### 13. Résumé des tarifs proposés futurs

Les tarifs proposés sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les maxima tarifaires sont indiqués dans l'arrêté à la fin du rapport.

Ayants droit	Emoluments administratifs	Prix du macaron
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron zone de domicile)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 25.00
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron seconde zone)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 750.00
<b>Externes macarons (par zone, maximum deux zones)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 120.00 pour 1 mois CHF 340.00 pour 3 mois CHF 1'100.00 pour 12 mois
<b>Externes cartes à gratter ou cartes dématérialisées en ligne</b>	CHF 0.00 CHF 0.00	CHF 12.00 par jour CHF 48.00 par semaine
<b>Externes dans P+R</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 150.00 pour 12 mois pour le détenteur d'un abonnement annuel Onde Verte
<b>Artisans et médecins</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 5.00 pour 1 jour CHF 20.00 pour 1 semaine CHF 60.00 pour 1 mois CHF 240.00 pour 1 année
<b>Maraîchers</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 5.00 pour 1 jour CHF 30.00 pour 3 mois CHF 100.00 pour 1 année
<b>Personnel paramédical</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 0.00
<b>Tarifs à l'heure/journée</b>	CHF 0.00	CHF 1.00 par heure

## 14. Résumé des coûts et recettes

	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation annuels nouveaux	Recettes annuelles nouvelles
Zonage de la zone urbaine	CHF 185'000.00	-	-
Instauration du régime de zone bleue dans la ZU	CHF 775'000.00	-	CHF 150'000.00
Instauration du parcage sur parcomètre au centre-ville	CHF 560'000.00	CHF 55'000.00	CHF 450'000.00
Adaptation du prix des macarons habitants	-	-	CHF 400'000.00
Possibilité d'acquisition d'un macaron de seconde zone	-	-	CHF 417'000.00
Redimensionnement de l'offre en parking d'échange	CHF 40'000.00	-	-
Instauration de parkings de quartier longue durée	CHF 185'000.00	CHF 5'000.00	-
<b>Total</b>	<b>CHF 1'745'000.00</b>	<b>CHF 60'000.00</b>	<b>CHF 1'417'000.00</b>

## 15. Calendrier de mise en œuvre

Il est prévu de déployer les adaptations de la politique de stationnement sur les années 2024 et 2025.

L'élaboration des projets d'exécution et les procédures d'appel d'offres pour la signalisation, le marquage et les parcomètres seront réalisées d'ici le printemps 2024, pour une pose des parcomètres et une conversion du marquage de bleu en blanc au centre-ville à l'été et à l'automne 2024.

Ce n'est que lorsque les cases de stationnement au centre-ville auront été marquées en blanc qu'il sera possible de débiter la conversion du marquage dans la ZU (de blanc en bleu). Compte tenu du volume à réaliser, ces travaux se dérouleront durant la belle saison 2025 pour une mise en œuvre prévue au 1<sup>er</sup> novembre 2025.

## **16. Communication**

Un concept de communication devra être établi, en tenant compte des différentes phases de mise en œuvre et des différents types d'utilisateurs.

Les vecteurs de communication sont aujourd'hui très diversifiés. Selon une étude de 2020, 97,2 % de la population adulte suisse possède un smartphone. La consultation d'informations s'effectue ainsi toujours plus par le biais des écrans de téléphone que des écrans d'ordinateur.

Ainsi, quand bien même il sera important, par le biais de différents canaux, de rendre la communication accessible à tous, quels que soient l'âge et le niveau d'équipement électronique, il apparaît indispensable de développer principalement une communication interactive et basée sur le format mobile.

À ce titre, l'utilisation de QR-codes sur de nombreux supports permet de rabattre facilement les utilisateurs vers l'information en format mobile.

## **17. Synthèse**

Le Conseil communal propose à votre autorité de poursuivre l'effort initié en 2020 pour gérer de manière volontariste le stationnement dans notre ville avec le paquet de mesures qui vous est proposé dans le présent rapport et fait l'objet de deux arrêtés, l'un pour le crédit d'investissement, l'autre modifiant le Règlement concernant le stationnement à usage public du 5 février 2019.

Ces évolutions impliqueront des changements d'habitudes de mobilité pour une part significative de nos concitoyens. Ils en seront les premiers gagnants, avec une réduction des nuisances liées au trafic routier et une amélioration de l'attractivité du centre-ville ainsi que de la sécurité routière.

En outre, il est de notre responsabilité, en tant qu'autorité, de mettre en œuvre une politique qui contribue, à notre échelle, aux efforts cantonaux, nationaux et internationaux pour la protection de l'environnement et du climat.

### **Conformité au programme de législature**

Le présent rapport s'inscrit dans les lignes fixées par le programme de législature, en particulier au niveau de l'axe « *Une ville durable aux espaces publics pour tous* », dans le sens d'une amélioration de la qualité des espaces publics et des infrastructures de mobilité douce.

Il fait aussi écho à l'axe « *Une ville au commerce local et aux établissements publics valorisés* », avec une meilleure attractivité des terrasses des établissements publics et à la meilleure rotation du stationnement dans le centre-ville.

### **Conséquences sur les finances**

La demande de crédit s'élève à CHF 1'745'000.00 pour les dépenses d'investissements. En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'état et des communes (RLFinEC), la charge financière est calculée sur un taux moyen d'amortissement de 15 % (7 ans) des dépenses nettes.

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2,5 % sur la moitié de l'investissement net estimé de CHF 970'000.00.

Amortissement : CHF 1'745'000.00 x 15 %	CHF	262'000.00
Intérêts 2,5 % sur la moitié des dépenses	CHF	22'000.00
<b>Soit une charge annuelle moyenne de :</b>	<b>CHF</b>	<b>284'000.00</b>

Au niveau des recettes et coûts d'exploitation, la situation est la suivante :

Recettes d'exploitation	CHF	<b>1'417'000.00</b>
Charges d'exploitation	CHF	- 60'000.00
Amortissements	CHF	- 262'000.00
Intérêts	CHF	- 22'000.00
<b>Recettes nettes supplémentaires par année</b>	<b>CHF</b>	<b>1'073'000.00</b>

Il n'est pas prévu d'augmentation significative des recettes liées aux amendes d'ordre, dans la mesure où les effectifs dédiés au contrôle du stationnement à la Sécurité publique resteront équivalents à la situation actuelle.

### **Conséquences sur les ressources humaines**

Les 0,5 EPT supplémentaires seront affectés à la Sécurité publique pour la gestion des parcomètres en ville (maintenance des appareils, vidange de la monnaie, etc.).

En revanche, le plan de stationnement projeté n'augmentant pas la taille de la zone à contrôler, mais redimensionnant exclusivement les régimes applicables, il n'est pas prévu d'augmenter, dans un premier temps, l'effectif des agents de sécurité publique. Il en va de même pour la gestion administrative des macarons. Les infrastructures envisagées ainsi que le personnel administratif actuellement en service permettront d'assurer cette mission avec une potentielle pression des demandes lors de l'introduction du nouveau système, mais qui va se diluer rapidement.

## **Collaboration intercommunale**

Même si la politique de stationnement est un acte de compétence strictement communale, les mesures auront un effet positif sur les communes et régions voisines, en incitant au report modal pour les déplacements internes à la ville, comme pour ceux en lien avec l'extérieur du territoire communal.

## **Éléments relatifs au développement durable**

### a) Aspect environnemental

Le projet permet de diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution de l'air). Il contribue également à la baisse de la consommation des énergies fossiles puisque les pendulaires externes ainsi que les habitants seront incités à utiliser d'autres modes de déplacement (transports publics, mobilité douce, covoiturage, etc.).

### b) Aspect social

La qualité de vie devrait augmenter dans les secteurs actuellement surchargés au niveau du trafic. La sécurité routière sera améliorée sur certains axes du fait de la diminution du trafic.

### c) Aspect économique

L'accessibilité au centre et dans les zones industrielles devrait être facilitée. Au niveau commercial, l'augmentation du taux de rotation des places à proximité des commerces permettra d'en favoriser l'attractivité.

Dans la mesure où la Ville ne dispose guère de terrains pour les villas, il paraît intéressant de rendre le parc de logements aussi attractif et confortable que possible à l'intérieur même de son périmètre.

### d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

Disposer d'une politique de stationnement, qui vise in fine à réduire les impacts négatifs du trafic individuel motorisé, complète et soutient la démarche en faveur du développement durable dans laquelle la Ville de La Chaux-de-Fonds s'est engagée notamment à travers le développement d'un réseau de chauffage à distance performant ou encore la mise en place d'un fonds communal de l'énergie.

Ce rapport a été présenté simultanément aux trois commissions ci-dessous, les 25 septembre 2023 et 23 octobre 2023.

Le 23 octobre 2023, la Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie l'a préavisé avec huit voix pour, trois voix contre et quatre abstentions, la Commission mobilité, espace public et stationnement l'a préavisé avec cinq voix pour, quatre voix contre et aucune

*Séance du 14 novembre 2023*

abstention et la Commission de sécurité publique l'a préavisé avec sept voix pour, trois voix contre et une abstention.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir voter les arrêtés ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
Le président                      La chancelière  
Jean-Daniel Jeanneret      Floriane Mamie

**Arrêté n° 1**

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

**Article premier.-** Un crédit de CHF 1'745'000.00 TTC est accordé au Conseil communal pour la modification de la politique de stationnement

**Article 2.-** Ce crédit figurera au compte des investissements du service 765 Politique de stationnement.

**Article 3.-** L'investissement sera amorti au taux annuel de 15 % (7 ans).

**Article 4.-** Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

## Arrêté n° 2

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

#### Article premier

Le Règlement concernant le stationnement à usage public<sup>6</sup>, du 5 février 2019, est modifié comme suit :

*Préambule (ajouter une note de bas de page après "... loi cantonale sur les routes et voies publiques, du 21 août 1849")*

Actuellement : loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 janvier 2020.

#### Art. 2 al. 4

<sup>2</sup>Les redevances peuvent être payées à un tarif horaire (parcomètre) ou sous forme d'abonnement journalier, hebdomadaire, mensuel, trimestriel ou annuel (macaron).

#### Art. 4

<sup>1</sup>La ville est découpée en huit zones, constituant la zone urbaine (ZU), numérotées de 1 à 8. La délimitation exacte des zones est fixée par le Conseil communal. La ZU est soumise au régime du parpage avec disque de stationnement (zone bleue), au sens de l'art. 48a OSR<sup>7</sup>. Un macaron permet de parquer de manière illimitée dans la zone de domicile du titulaire, aux conditions fixées par le Conseil communal. Un second macaron peut être acquis pour une autre zone à choix de la ZU.

<sup>2</sup>Un secteur situé à cheval sur les zones 1 et 3 constitue la zone centre-ville (ZCV). La ZCV est soumise au régime du parpage contre paiement (parcomètre), au sens de l'art. 48b OSR. Les macarons ZU n'y sont pas valables. Le découpage de la ZU dans la ZCV détermine la zone de domicile des habitants concernés.

---

<sup>6</sup> RSC 63.105.

<sup>7</sup> Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), du 5 septembre 1979 (RS 741.21).

<sup>3</sup>Les habitants du territoire communal hors de la ZU peuvent obtenir un macaron pour une zone de leur choix aux conditions du macaron « zone de domicile ».

*Art. 4a (nouveau)*

*Note marginale* : Parkings P+R

<sup>1</sup>Les parkings « P+R » sont tous accessibles avec un même macaron, délivré uniquement sur présentation d'un abonnement Onde Verte annuel comprenant les zones 20-21 au nom du détenteur.

<sup>2</sup>Ils ne donnent pas de droit à une place (places flottantes, sans réservation).

*Art. 4b (nouveau)*

*Note marginale* : Parkings de quartier longue durée

<sup>1</sup>Des parkings de quartier destinés au stationnement de longue durée sont créés.

<sup>2</sup>Ils sont munis de parcomètres et les macarons ZU n'y sont pas valables. Le macaron P+R y est valable seulement si le parking fait aussi office de « P+R » et que la signalisation le prévoit.

*Art. 4c (nouveau)<sup>8</sup>*

*Note marginale* : Stationnement facilité

<sup>1</sup> Des cartes de « Stationnement facilité sur le territoire communal » peuvent être mises à disposition des personnes suivantes :

- a) médecins ayant leur cabinet en ville et qui sont astreints à un service de garde ou qui justifient d'une importante part de travail au domicile des patients, au tarif annuel de CHF 240.00 ;
- b) personnel assurant des activités médicales ou paramédicales telles que les soins à domicile, les repas à domicile ou le transport de personnes handicapées, gratuitement ;
- c) artisans engagés sur un chantier situé en ville, au tarif annuel de CHF 240.00 ;
- d) marchands ambulants présents au marché, au tarif annuel de CHF 100.00.

<sup>2</sup> La carte de « Stationnement facilité sur le territoire communal », qui doit être disposée visiblement derrière le pare-brise, autorise les détenteurs à se stationner en ZCV et en ZU sans égards aux limites temporelles prévues pour ces zones. Les interdictions temporaires de stationnement (mesures

---

<sup>8</sup> Note: le contenu de l'ACC 63.101 est repris ici (avec les modifications découlant de la nouvelle politique de stationnement) ; il devra être abrogé par un ACC correspondant, à la date d'entrée en vigueur des modifications de l'ACG 63.105.

hivernales, chantiers, manifestations, etc.) doivent néanmoins être respectées. Pour les marchands ambulants, elle n'est valable que les jours de marché.

<sup>3</sup> En cas d'usage frauduleux la carte peut être retirée, sans remboursement.

*Art. 5, al. 3 et 4*

<sup>3</sup> Le macaron "habitants" (y compris le second macaron, cas échéant) est délivré aux personnes inscrites auprès du Contrôle des habitants de la commune de La Chaux-de-Fonds et dont le domicile principal se trouve à une adresse sur le territoire communal. Il est limité au propre usage de son titulaire, pour un véhicule immatriculé dans le canton dont il est personnellement le détenteur, et dont le lieu de stationnement au sens de l'art. 77 OAC<sup>9</sup> est situé à La Chaux-de-Fonds.

<sup>4</sup>Le macaron « entreprises » est délivré à toutes les entreprises, organisées selon une forme juridique particulière ou non (indépendant.e.s), actives sur le territoire communal, ayant leur siège, une succursale, une filiale ou des locaux sis sur le territoire communal, sur présentation des preuves nécessaires, pour les voitures automobiles légères immatriculées à leur nom. Le site de l'entreprise détermine la « zone de domicile ».

*Art. 7, al. 1*

<sup>1</sup>L'autorisation visée à l'art. 4 donne le droit de laisser stationner le véhicule de façon prolongée dans la zone pour laquelle elle a été délivrée, celle visée à l'art. 4a dans n'importe lequel des parkings « P+R ».

---

<sup>9</sup> Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC), du 27 octobre 1976 (RS 741.51).

## Art. 9, al. 2

2

Ayants droit	Emoluments administratifs	Prix du macaron
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron zone de domicile)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 25.00
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron seconde zone)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 750.00
<b>Externes macarons (par zone, maximum deux zones)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 120.00 pour 1 mois CHF 340.00 pour 3 mois CHF 1'100.00 pour 12 mois
<b>Externes macaron à gratter</b>	CHF 0.00 CHF 0.00	maximum CHF 15.00 par jour maximum CHF 50.00 par semaine
<b>Externes dans P+R</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 150.00 pour 12 mois pour le détenteur d'un abonnement annuel Onde Verte
<b>Tarifs à l'heure/journée</b>	CHF 0.00	Maximum CHF 2.00 par heure

## Art. 2

<sup>1</sup>Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

<sup>2</sup>Il sera inséré au recueil de la réglementation communale.

## Art. 3

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relève que le rapport 23.057 est traité selon les règles du débat long.

**M. Christian Piguet**, Les Vert-e-s : Premièrement, nous tenons à remercier la Conseil communal de son rapport, qui est à la fois très clair et très courageux, le sujet étant assez sensible.

Débutons par une citation de Georges Pompidou, ancien président français : « Il faut adapter Paris à l'automobile ». Mais Paris s'est révolté : il y a bientôt davantage de vélos dans certaines rues à Paris que de voitures. On peut ainsi se convaincre que les choses changent : qui aurait imaginé un Paris comme aujourd'hui ? Et cela change aussi à La Chaux-de-Fonds.

Ce que propose ce rapport est, en effet, un changement bienvenu pour les habitant-e-s de La Chaux-de-Fonds, et nous dirons quelques mots sur ces bienfaits. En outre, ce rapport a fait l'objet de discussions intenses et, dans un esprit constructif, des demandes ont été satisfaites et des concessions ont été faites, comme un prix bas du macaron ou un deuxième macaron.

Le but de cette politique de stationnement est de diminuer le trafic interne à la ville – qui représente environ 100'000 à 110'000 trajets quotidiens – c'est-à-dire les trajets en voiture de La Chaux-de-Fonds à La Chaux-de-Fonds. Cela représente 65 % du trafic total. Mais rien ne change pour les frontaliers et les pendulaires par rapport à aujourd'hui.

Pratiquement, pour atteindre cet objectif, la ville passera entièrement en zone bleue et sera découpée en 8 zones avec macarons résidents. Pourquoi 8 zones ? Car c'est un bon compromis, à la fois pour limiter le trafic interne et pour garantir suffisamment de places de stationnement dans chacune des zones. Cela a bien été calculé dans le rapport. Par ce découpage, on invite les automobilistes à emprunter d'autres modes de transport – bus, vélo ou à pied – ce qui conduit à diminuer le nombre de voitures en ville.

Bien sûr, pour la personne qui change de moyen de transport, c'est un changement de comportement, et nous savons toutes et tous que c'est difficile. Mais nous l'avons vu : ce qui était impossible devient possible. Nous le savons. Cela vaut donc la peine de changer :

- avoir moins de voitures au centre-ville et en ville, c'est plus de sécurité pour les enfants,
- moins de voitures, c'est une ambiance plus paisible en ville,
- moins de voitures, c'est davantage d'espace pour des activités de toutes sortes,
- moins de voitures, c'est moins de bouchons, les bus circulent mieux,
- moins de voitures, c'est moins de pollution, moins de bruit,

- moins de voitures, c'est moins d'énergie dépensée,
- moins de voitures, c'est davantage de terrasses et de commerces locaux,
- pour certains, c'est aller à pied, à vélo ou en bus.

Certains disent aussi que les transports publics ne sont pas suffisants pour passer de la voiture au bus. Mais il faut un peu inverser ce raisonnement : le taux de couverture des bus à La Chaux-de-Fonds n'est pas assez élevé, ce qui fait que le Canton et la Confédération hésitent à investir de l'argent dans le réseau de bus de La Chaux-de-Fonds. Ce découpage en 8 zones va donc justement faire que davantage de gens vont prendre le bus, améliorant ainsi le taux de couverture, puis les fréquences, etc.

Le projet qui nous est soumis ce soir est le fruit d'un compromis. Tout d'abord, le prix du macaron résident sera de CHF 40.-, émoluments compris : c'est très bas, en comparaison à d'autres villes qui offrent des macarons entre CHF 200.- et presque CHF 900.-.

Un autre compromis est la possibilité d'acquérir un deuxième macaron pour une seule autre zone au prix de CHF 750.-. C'est unique, cela n'existe pas ailleurs. C'est une concession qui a été faite. Ce deuxième macaron permettra à certaines personnes d'habiter une zone et d'aller travailler ou de faire autre chose dans une autre zone.

Il est toutefois souhaitable que le prix de ce deuxième macaron soit plus cher que le montant de l'abonnement de transports publics pour le même trajet. Sinon, c'est encourager la voiture au détriment des transports publics. C'est un peu le leitmotiv : pour avoir davantage de monde dans les transports publics, il faut avoir un abonnement de bus moins cher que le trajet en voiture, donc avec le macaron.

Environ 20 parkings de quartier longue durée – 680 places – seront à disposition avec des cartes à gratter. C'est très utile pour des gens qui sont en visite à La Chaux-de-Fonds.

Malgré un certain nombre de concessions que le groupe des Vert-e-s a faites, il soutient entièrement ce projet. Le point le plus important est le découpage de la ville en zones, ce qui va marquer un tournant important dans les habitudes de mobilité chaux-de-fonnières. Pensez à toutes les autres villes qui ont ce système, mais avec un macaron beaucoup plus cher et sans la possibilité d'avoir un deuxième macaron.

Pour terminer, quelques mots plus techniques. Le trafic interne représente 65 %, soit 100'000 à 110'000 trajets par jour. Combien de ces trajets vont-ils se faire autrement qu'en voiture avec cette nouvelle politique ? Lorsque l'on ferme une route, l'évaporation du trafic est d'environ 20 %. Si l'on fait une

analogie – étant donné que, finalement, on ne peut plus faire comme avant – ces 20 % correspondent à 20'000 trajets chaque jour. Qu'est-ce que cela représente ? 60'000 km, ce sont 3'000 l d'essence, 30'000 kWh et 6'000 kg de CO<sub>2</sub> en moins. Ce n'est quand même pas négligeable. Mais, évidemment, sur les 100'000 ou 110'000 trajets que les gens font en voiture, il en reste 80'000. Ce n'est donc pas une attaque contre les voitures.

**Mme Aliénor Zaffalon**, PVL : Les Vert'libéraux ont pris connaissance du rapport, en ont longuement débattu, mais demandent la non-entrée en matière par rapport à la modification de la politique de stationnement.

En effet, malgré les explications données lors des séances de commission, il nous apparaît que ce rapport – et, en particulier, la création des 8 nouvelles zones à macaron – manque son but. Au-delà du mécontentement que risque de provoquer l'entrée en force de ces nouvelles directives – surtout dans une période déjà tendue économiquement pour les ménages, mais aussi pour les entreprises – nous mettons en doute que la création sous contrainte de ces zones puisse réellement, et de manière efficace, favoriser le développement de la mobilité douce, contribuer à la réduction des véhicules fonctionnant aux énergies fossiles et améliorer les conditions de vie de nos concitoyens, en l'absence de mesures compensatoires et d'alternatives immédiates à la suppression des moyens de transport privés.

Au vu du calendrier des grands travaux de planification des liaisons au sein de notre canton – A20, H18, création de la ligne directe La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel – nous serions d'avis de reporter la mise en place de cette politique de stationnement jusqu'à l'achèvement de ces travaux. Ceci afin d'adopter une vision d'ensemble et d'offrir alors des solutions tenables et mieux comprises par la population.

Nous défendons l'idée d'une écologie qui ne se résume pas uniquement à des mesures de contrainte, mais qui, au contraire, offre à notre population des alternatives et encourage positivement la transition énergétique, et non une forme qui pourrait être comprise comme une *répression* énergétique.

**M. Jean-Pierre Brechbühler**, UDC : Le groupe UDC a étudié attentivement le rapport qui nous est soumis ce soir, et il en remercie ses auteurs.

Il salue également le travail effectué en commission, qui a permis d'aboutir à ce rapport « consensuel », mais qui, malgré tout, en l'état, ne satisfait pas notre groupe.

La politique de stationnement actuellement en vigueur ne l'est que depuis quelques années, et elle reste difficilement compréhensible, pour nos concitoyens, mais aussi – et surtout – pour les visiteurs. Alors, que l'on améliore la clarté en changeant les zones blanches en zones bleues dans la

zone urbaine, pourquoi pas ? Mais pourquoi revenir aussi vite devant notre Autorité avec une nouvelle mouture plus contraignante ? Par égard pour la planète et le changement climatique qui nous guette ? Par pur dogmatisme anti-voiture ? Pour faire fuir, encore, des contribuables ? Pour faire mourir les petits commerces et inciter la population à se rendre en transports publics dans les grands centres commerciaux ?

Non, c'est bel et bien au nom de la sainte « attractivité » qu'il est nécessaire de convaincre les résidents de lâcher la voiture au profit d'une bonne paire de chaussures ou d'un véhicule électrifié, lequel ne disposera, lui non plus d'ailleurs, d'aucune facilité. Alors, à quoi bon ?

Pour notre groupe, cette nouvelle politique de stationnement ne nous satisfait pas de manière générale. Parlons du zonage de la zone urbaine : nous ne voyons que peu d'intérêt de permettre à nos habitants de bénéficier, avec une taxe supplémentaire de CHF 25.- par an, d'une facilité de parage à proximité du domicile. Ceci pour deux raisons :

- Tout d'abord, de nombreux résidents disposent d'une place de parking privée ou louée proche de leur domicile. Nous pouvons donc aisément imaginer que ceux-ci lâcheront le nouveau macaron, afin de s'éviter des charges inutiles. En découleront des recettes évidemment moindres.
- Deuxièmement, permettez-nous de douter du bien-fondé de la démarche. En effet, nombreux sont les détenteurs de voitures qui se rendent quotidiennement au travail avec leur véhicule. L'intérêt de ce macaron perd alors tout son sens, dans la mesure où il sera toujours possible de stationner en journée, durant 1h30, sur une place en zone urbaine, et aussi de manière illimitée en dehors des heures que nous qualifierons d'« ouvrables », soit en fin de journée ou le week-end.

Vous comprendrez donc que cela nous laisse un peu perplexes...

Et si l'habitant veut pouvoir parquer sa voiture la journée complète près de son lieu de travail qui se situe dans une zone différente de celle de son lieu de domicile, il faut encore acquérir un macaron seconde zone à CHF 750.- par an. C'est tout simplement aberrant !

Si, contre toute attente, le projet présenté était accepté par notre Autorité, il y aurait un sérieux risque qu'il soit attaqué par référendum, ce qui le mettrait en péril dans sa totalité. C'est pourquoi je vous invite à soutenir **l'amendement** UDC, afin de revenir à quelque chose de plus acceptable. Le groupe UDC se prononcera sur le rapport en fonction du résultat de l'amendement qu'il propose. Néanmoins, nous refuserons l'entrée en matière.

**M. Pierre-Alain Borel, PS :** En préambule, nous tenons à remercier le Conseil communal de son rapport. Rarement, nous lui avons autant compliqué la tâche, en lui demandant de revoir, revoir et revoir encore les différentes propositions qu'il nous faisait.

Toutefois, il faut dire aussi que ce n'est pas tous les jours que nous avons à traiter d'un sujet aussi *épineux*, dirons-nous. Les premières prises de position que nous venons d'entendre jusqu'à présent le montrent bien.

Un merci aussi pour la manière dont les choses se sont déroulées, avec des possibilités d'échanges au travers des trois commissions qui ont été réunies. Comme je l'ai entendu tout à l'heure, nous aurions pu rêver que nous arrivions tous, finalement, à un extraordinaire consensus. Nous voyons que ce n'est pas le cas. C'est malheureux, mais il ne faudrait pas que cela nous enlève l'idée de continuer sur cette voie lors de prochains rapports du même type ou d'une même ampleur. Il faut arriver à travailler ensemble, car, même si c'est difficile, même si c'est compliqué, c'est de cette manière que nous pouvons parvenir à faire les choses.

Le parti socialiste soutient, depuis très longtemps, la mise en œuvre d'une politique de stationnement en ville de La Chaux-de-Fonds. Datant de 2020, la politique actuelle a permis de définir le centre-ville et la zone urbaine, d'introduire le principe d'un macaron et d'amener certaines personnes à modifier leurs habitudes en termes de mobilité. Malgré tout, le trafic interne à la ville reste très important. *Trop* important, pourrions-nous même dire.

Les parkings d'échange sont peu utilisés par rapport à leur fonction première et sont surtout employés par les habitants des quartiers.

Enfin – et c'est peut-être ce qui revient le plus souvent dans les discussions – le système de zones blanches nécessitant l'utilisation d'un disque n'est pas très compréhensible, notamment pour les visiteurs, mais parfois même aussi pour les habitants de la ville.

A l'heure où nous souhaitons faire venir de nouveaux habitants, on m'a rapporté plusieurs situations où des Lausannois ou des Genevois emménageant dans notre ville – tout heureux de trouver des zones blanches, afin de se consacrer tout entiers, le cœur léger et la conscience tranquille au montage de leurs meubles – ont découvert un petit mot de bienvenue et un bulletin de versement sur leur voiture en fin de journée.

Ainsi, dans tous les cas s'impose ne serait-ce que le changement de signalétique. De nos jours, plus personne – ou presque – ne conteste le réchauffement climatique et les nombreuses perturbations qu'il occasionne. Par ailleurs, l'attractivité d'une ville passe aussi par une modération du trafic. En effet, qui a envie de déguster une glace sur une terrasse parfumée aux gaz d'échappement ? Et sans même parler du bruit.

Pouvoir flâner dans les espaces publics, faire ses courses chez le petit commerçant en toute quiétude sans avoir peur de se faire écraser par une voiture ou asperger par des véhicules – dont on a l'impression qu'ils passent volontairement dans les flaques d'eau – constitue de plus en plus l'une des attentes des citoyen-ne-s, et fait partie des critères de choix lorsque l'on souhaite s'établir quelque part.

Et cela sans même parler des autres nuisances que provoque un trafic insuffisamment régulé. On peut penser ici au bruit, aux problèmes respiratoires, aux risques d'accident, sans oublier, bien sûr, une dévalorisation du patrimoine bâti.

Parallèlement à la modération du trafic, le développement et la promotion des transports publics, incitant et encourageant la mobilité douce, constituent un axe majeur pour les collectivités publiques et, singulièrement, pour La Chaux-de-Fonds.

Si, en termes de mobilité douce, un immense travail a été fait et est encore en train de se réaliser au niveau urbanistique – pensons, par exemple, tout simplement à la requalification du Grand Pont – il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne les transports publics. Bien sûr, on peut se rendre presque partout en bus, mais pas forcément à toute heure, et certaines cadences pourraient aussi être améliorées. Enfin, la durée d'un trajet pour traverser la ville est un peu longue. D'ailleurs, peut-être que, sur ce point, la réduction du trafic individuel permettra d'améliorer les choses.

Pour nous, cependant, le gros point noir qui reste en matière de transports est le fait qu'il n'est, pour l'instant, pas possible d'acheter un abonnement pour une seule zone, alors qu'il suffit d'une seule zone pour se déplacer dans toute la Chaux-de-Fonds. Ainsi, nous encourageons le Conseil communal, mais aussi les députés qui sont dans cette salle, à influencer de tout leur poids sur les autorités cantonales et la communauté Onde Verte, pour qu'il soit *enfin* possible d'avoir un abonnement pour une seule zone.

Si l'on en vient maintenant aux différentes évolutions que propose le rapport, il nous semble que celles-ci vont toutes dans la bonne direction. Ainsi, nous disons oui, sans ambages, à la création des 8 zones et à l'installation de parcomètres au centre-ville.

Nous sommes aussi favorables au prix proposé pour le premier macaron, qui est effectivement extrêmement raisonnable, et, d'une manière générale, à l'ensemble du dispositif que propose le rapport, avec des cartes à gratter – en souhaitant vraiment qu'elles puissent être dématérialisées – à la journée et à la semaine. Toutefois, il nous semble qu'il manque une déclinaison de cette carte, à savoir la carte à la demi-journée, et c'est ce que nous vous proposons de corriger avec notre **amendement**.

*Séance du 14 novembre 2023*

En même temps, nous proposons de supprimer le terme « externe » pour ces cartes, car il nous semble que les cartes à gratter longue durée doivent aussi être utilisables pour les habitants de cette ville. On nous a d'ailleurs dit souvent que c'était le cas. Néanmoins, pour en être sûrs, nous préférons enlever ce terme dans le règlement.

C'est aussi une manière de ne pas acheter un second macaron, mais de renoncer finalement à la voiture aussi souvent que possible, tout en conservant une possibilité de stationner longtemps dans une situation particulière.

Venons-en maintenant au second macaron. On pourrait déjà s'interroger sur le bien-fondé d'un second macaron. N'est-ce pas, finalement, trop permissif pour influencer significativement le trafic en ville ? Le changement, pour certains, sera relativement important. Malgré l'urgence climatique, il est indispensable, pour chacun de nous, de pouvoir disposer d'un temps d'adaptation et de transition. Une nécessité vis-à-vis de laquelle nous ne sommes pas tous égaux, certains ayant la faculté de changer leurs habitudes en un claquement de doigts, alors que d'autres devront passer par différentes étapes, parfois difficiles.

Le second macaron est donc à voir comme une aide à la transition. Si nous sommes bien conscients que pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture pour préférer le vélo ou la marche à pied, il est nécessaire d'exercer une certaine contrainte, en l'occurrence souvent financière, là encore, nous ne sommes pas tous égaux face à ces contraintes.

Certains pourront facilement modifier leurs habitudes. D'autres, qui ne le peuvent pas ou ne le veulent pas – nous espérons qu'il y en aura le moins possible – pourront, sans trop de difficulté, contourner l'obstacle en y mettant les moyens financiers.

Mais il existe aussi toute une frange de la population qui, coincée entre les primes d'assurance maladie qui augmentent, les biens de consommation de plus en plus chers, le prix des énergies qui ne cesse de progresser, voit son espace de vie s'amenuiser de plus en plus. A la fin du mois, il n'y avait plus rien, et la fin du mois arrive maintenant de plus en plus tôt.

Bien sûr, ceux-là n'ont pas de voiture, me direz-vous. Eh bien, ce n'est pas si évident que cela, la voiture étant parfois ni un choix ni un luxe, mais une nécessité : personne à mobilité réduite, travail en équipe selon des horaires décalés, accompagnement de proche aidant, vite à midi en sortant du travail, puis vite le soir avant de récupérer les enfants. Autant de contraintes...

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, interrompt l'intervention de M. Borel, afin de faire respecter l'équité des temps de parole entre tous les groupes. Elle

rappelle qu'il y a des temps imposés et relève l'importance de conserver une certaine équité dans les débats.

**Mme Manon Freitag**, Le Centre : Lors des séances de commission au sujet de ce rapport, sans trahir aucun secret, j'ai été très claire et concise quant à la position du Centre : non. Permettez-moi, dans la séance de ce soir, d'être à peine moins concise. A peine.

Le 13 février 2011, par 7'964 voix contre 3'157, les citoyens de la ville de La Chaux-de-Fonds ont *refusé* l'introduction de macarons et de cartes de stationnement payants pour les zones bleues, vignettes destinées à permettre aux habitants de ces zones et à certains employés d'entreprises d'y parquer sans limitation de durée.

Ils ont refusé également, par 8'134 voix contre 2'821, un crédit de CHF 490'000.- qui devait permettre la mise en place de la signalisation pour déterminer un élargissement de la zone bleue à partir du centre-ville et des zones 30 km/h.

Le 14 novembre 2023, le Conseil général doit à nouveau se prononcer sur un sujet très semblable. Je peux entendre qu'il y ait des obligations à satisfaire en raison de la politique cantonale et fédérale, mais cela ne doit pas se faire au détriment de la volonté de la population. Les retours reçus de la population lors de la publication du rapport par les médias sont, sans surprise, extrêmement négatifs. Aussi, Le Centre votera contre l'entrée en matière et également contre le projet.

**M. Frédéric Vaucher**, PLR : Pour commencer, nous tenons à remercier le Conseil communal d'avoir permis un véritable échange en commission. Ce n'est pas le premier, heureusement. Malheureusement, le sujet concerné est un véritable serpent de mer.

Le rapport qui nous est présenté ce soir ne laisse personne indifférent. La politique de stationnement proposée influence grandement notre rapport avec les transports. C'est la politique de la mobilité qui est touchée, ce qui n'est pas clair au vu de l'intitulé.

Au travers de ce rapport, nous entrons de plain-pied dans une nouvelle façon de vivre la ville. Une autre vision. Bien que partagée par certains, elle ne fait de loin pas l'unanimité. Nous pouvons même être certains, au vu du nombre de commentaires, interpellations et remarques, qu'elle ne fait pas la majorité.

Certes, des discussions nourries ont eu lieu entre les trois commissions qui se sont réunies à plusieurs reprises. Etait-ce bien juste ? Il existe une Commission de la mobilité qui semblait tout à fait adéquate pour en parler. Diverses propositions de la part du Conseil communal ont été transmises

*Séance du 14 novembre 2023*

aux différents groupes politiques et groupes d'intérêts. Des compromis ont été cherchés pour que chacun y trouve son compte. Toutefois, nous doutons que les citoyens soient d'accord avec cela.

La Chaux-de-Fonds doit-elle essayer de ressembler aux autres villes en se découpant en zones de parcage en ville ? N'est-elle pas différente à ce titre-là et ne devrait-elle pas en profiter ? Nous pensons que la ville est attractive également grâce au fait qu'il est aisé d'y stationner. Cela dépend du point de vue : pour ou contre les déplacements en voiture pour venir en ville.

Le Grand Pont, l'aménagement du Pod, le contournement de la ville via le tunnel de la H18 – que l'on espère voir un jour – vont changer de manière durable la mobilité en ville de La Chaux-de-Fonds. D'autres aménagements sont prévus durant ces prochaines années. Il est donc certain que la mobilité en ville en 2035 sera différente d'aujourd'hui.

Le groupe PLR ne peut pas suivre le Conseil communal dans cette voie. Une des prérogatives du Conseil communal est de pouvoir modifier la zone blanche en zone bleue, afin de permettre une certaine lisibilité du stationnement en ville. Il en est de même pour la zone centre-ville avec des horodateurs. Nous devons garantir un tournus des personnes souhaitant se rendre dans les commerces du centre-ville : ce sont ses commerçants qui font vivre La Chaux-de-Fonds. Des places avec la première demi-heure gratuite répondent à ce besoin et rendent cette zone attractive.

Nous avons besoin d'une meilleure compréhension du système, les personnes externes à la ville encore plus. Cette modification le permettra. Le groupe PLR refusera l'entrée en matière de ce rapport.

**Mme Marina Schneeberger**, POP : Ce rapport sur la politique de stationnement à usage public est le fruit d'un compromis, de discussions interpartis : quatre séances sur une année, avec la participation de trois commissions du Conseil général et de divers groupes d'intérêts concernés, tels que le TCS, Pro Velo, etc. Des discussions engagées, partisans, mais sereines et, à la fin, un accord du bout des lèvres pour essayer d'éviter un référendum. A La Chaux-de-Fonds, la voiture est un sujet sensible...

Le Conseil communal souhaite limiter les déplacements motorisés de ses habitants en ville en touchant à leur liberté de parcage, car le trafic interne est trop dense dans la Métropole horlogère. Il ne faut pas oublier les conséquences environnementales visibles et démontrées du trafic routier suisse : 38 % des émissions de CO<sub>2</sub> en 2021.

Il y a 3 ans, le nouveau plan de stationnement avait fait fi de la gratuité quasi-totale de se parquer sur le domaine public. Les pendulaires ont surtout été impactés, mais l'objectif de faire diminuer le trafic motorisé en ville n'a pas

été atteint. L'actuelle révision de la politique de stationnement veut essayer de limiter ce trafic interne pour rendre la ville à ses habitants. Les bouchons aux heures de pointe sur les rues du Balancier, de l'Hôtel-de-Ville, autour de la Grande Fontaine, péjorent le bien-être des gens. Il n'est pas agréable de se promener le long du Pod, de se poser sur une terrasse et d'être confronté aux gaz d'échappement et au bruit des voitures. A vélo, le sentiment de sécurité n'est pas optimal lorsque la circulation est dense.

La qualité de l'habitat de notre centre-ville, avec une dévaluation potentielle des logements en raison des nuisances causées par le trafic routier, est également une raison au soutien de cette révision.

Avec ce nouveau plan, dès le 1<sup>er</sup> novembre 2025, La Chaux-de-Fonds sera divisée en 8 secteurs, lesquels passeront en zone bleue. Le macaron ne sera valable que dans le secteur où vit son détenteur. Ce zonage limitera l'utilisation de la voiture pour des déplacements de longue durée et incitera les gens à se déplacer à pied, à vélo ou en bus.

Contrairement aux autres villes, les résultats du compromis réalisé lors du travail en commission proposent un deuxième macaron qui sera valable dans la zone de son choix. Ce deuxième macaron coûtera CHF 750.- soit heureusement plus cher que l'abonnement annuel de transports publics qui est de CHF 650.-. Et pourquoi ne pas proposer un macaron mensuel à CHF 75.- pour les personnes qui n'ont pas les moyens de payer CHF 750.- d'un coup ?

Nous espérons qu'avec cette mesure, nos bus seront davantage utilisés, et qu'une nouvelle offre pourra ainsi être développée, puisque celle-ci dépend de TransN. Si nos transports publics ne sont pas – ou peu – rentables, il est sûr que les communes du canton qui participent financièrement au pot commun de TransN ne seront pas d'accord pour financer une nouvelle ou meilleure offre dans notre ville. Mais pourquoi ne pas financer les améliorations de l'offre avec les gains de ce deuxième macaron ? Cela pourrait convaincre des habitants d'y souscrire.

Il est intéressant de noter que toutes les rues de la ville, sauf le centre, vont être teintées de bleu. C'est une bonne chose. Les automobilistes sauront à quoi s'en tenir : zone bleue = disque de stationnement. Et en 2027, la Métropole horlogère sera capitale culturelle : ses visiteurs ne seront plus péjorés par le flou actuel des places de parc tracées en blanc. L'image de la Ville pourrait être ternie par une flopée d'amendes distribuées.

L'actuel centre-ville sera, lui, soumis à un régime de parcomètres : la première demi-heure sera gratuite, ainsi qu'entre midi et 13h.

Les parkings d'échange n'ont pas rempli leurs objectifs. L'offre P+R n'est pas très sollicitée : CHF 150.- le macaron + CHF 650.- l'abonnement de

*Séance du 14 novembre 2023*

transports publics 2 zones, c'est quand même assez cher. Il serait intéressant qu'Onde Verte propose enfin un abonnement annuel 1 zone pour CHF 400.-, par exemple.

Nous sommes heureux qu'une solution ait été trouvée pour les artisans : ils pourront utiliser et parquer leur véhicule partout en ville pour le prix de CHF 240.-.

N'oublions pas les aspects positifs de ce plan pour les Chaux-de-Fonniers : il permettra de diminuer les nuisances environnementales, contribuera à la baisse de la consommation des énergies fossiles. La qualité de vie va augmenter dans les secteurs actuellement surchargés par le trafic automobile. La sécurité routière sera améliorée.

Au niveau commercial, l'augmentation du taux de rotation des places vers les commerces permettra d'en favoriser l'attractivité et l'accès.

Les contournements routiers et la ligne directe vont coûter des centaines de millions de francs. Ils sont, en grande majorité, financés par la Confédération et le Canton. Ceux-ci attendent en retour, de notre part, des mesures efficaces et volontaristes en matière de réduction du trafic routier urbain.

Il est difficile de modifier les habitudes sans rien changer. Si nous voulons atteindre les objectifs demandés par notre société, notre environnement, nous devons agir.

Pour le POP, il est clair que ce nouveau plan de politique de stationnement n'est pas optimal : nous l'aurions voulu plus ambitieux au niveau de la restriction de la voiture en ville, et en supprimant, comme déjà évoqué, le second macaron.

Il est difficile de contenter tout le monde, d'où le consensus obtenu en commission que nous allons soutenir. Mais nous demandons au Conseil communal de livrer au Conseil général un bilan de cette politique de stationnement d'ici deux ans.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Je remercie tous les groupes d'avoir lu attentivement ce rapport, d'avoir participé à l'aventure et d'avoir contribué à la richesse de la discussion au sein des groupes.

Je remarque également, au préalable, avec un certain plaisir, qu'il n'y a pas eu de questions sur le rapport proprement dit, ce qui signifie quand même qu'il était de bonne qualité et que chacun y a trouvé ce qu'il voulait – devait – y trouver.

Bien longtemps, dans nos régions, la notion de changement climatique est restée abstraite, vaguement lointaine temporellement et géographiquement,

cantonnée à quelques contrées subtropicales victimes d'ouragans toujours plus violents et submergées par la lente montée des eaux des océans. Bref, c'était bien loin, comme la fin du siècle que nombre de scientifiques prévoient météorologiquement apocalyptique.

Depuis quelques années – pas beaucoup – les dégâts causés dans ce canton par des orages inhabituellement brutaux et le spectacle d'un Doubs longuement déshydraté ont sans doute suscité quelques haussements de sourcils. Et puis, il y a eu la tempête du 24 juillet, chez nous, dans notre ville, avec ses conséquences humaines, psychologiques, matérielles, écologiques et financières.

En l'état actuel des connaissances scientifiques, personne ne peut assurer qu'il s'agit là d'un effet du réchauffement de notre planète. En revanche, personne ici aujourd'hui n'ignore plus la violence dévastatrice avec laquelle les éléments peuvent nous frapper. Les témoins d'un tel déchaînement – dont les conséquences auraient pu être pires encore s'il avait eu lieu hors des vacances horlogères – peuvent-ils dès lors décemment ne pas appliquer un principe de précaution ?

A cette considération, il faut ajouter les exigences inévitables posées par la Confédération et le Canton pour des plans climat, des plans énergie ou des plans d'aménagement du territoire de plus en plus contraignants, de plus en plus urgents au vu des échéances politico-écologiques fixées. Celles-ci exigeront de nos collectivités et de nos citoyennes et citoyens des efforts certains. Sachant cela, serait-il vraiment intelligent de temporiser encore au risque d'augmenter le choc quand, inévitablement, il viendra ?

Par ailleurs, les mêmes instances, soit Canton et Confédération, s'apprêtent à investir massivement dans notre région pour la désenclaver et améliorer la qualité de vie des citadines et citadins, qui exigent aujourd'hui un environnement calme, serein et confortable, seulement perturbé par le gazouillis des oiseaux, et ceci jusqu'au coeur des cités. Le rugissement de mécaniques, même rutilantes, produit par les trajets quotidiens des gens d'ici ne fait plus guère recette aujourd'hui. Et je peux vous dire que la Sécurité publique reçoit des lettres tous les jours.

Dans ce contexte, la politique de stationnement est bien un outil qui contribue à apporter des réponses partielles aux différentes problématiques posées plus haut. La diminution voulue du trafic interne ne suffira pas : elle vient juste compléter les projets d'extension du chauffage à distance, la pose facilitée de panneaux photovoltaïques, l'aménagement de zones 30, la replantation d'arbres pré- et post-tempête, la pose de bornes électriques pour le parc automobile de demain et l'augmentation générale de l'efficacité énergétique des bâtiments. Comme pour les chantiers du chauffage à distance, nul ne prétendra qu'elle va faciliter la vie des habitantes et

habitants. Mais elle n'est ni plus ni moins nécessaire que les autres éléments du dispositif pour atteindre les buts fixés à 2040 par *nos* députés et *notre* Conseil d'Etat.

Problème : pour des raisons que la raison ignore, notre ville a pris conscience bien plus tard que pratiquement toutes ses consœurs de l'étendue des changements indispensables, à l'exception notoire de notre voisine et amie du Locle. Gals et La Neuveville ont déjà changé... En effet, l'adoption d'une politique de stationnement un peu moderne, un peu contraignante, date de 2019, soit des dizaines d'années après pratiquement toutes les autres villes de Suisse et d'Europe, qu'elles soient plus petites, plus grandes, beaucoup plus petites ou beaucoup plus grandes, confrontées, comme nous, d'abord au problème de l'excès de trafic motorisé et, pour les plus grandes, de ses implications sur la santé de leur population, avant même la prise en considération de l'aspect climatique comme cela est le cas aujourd'hui.

Ceci dit, la première pierre apportée à l'édifice comportait certains défauts : les dispositions prises en 2019 ont permis de résoudre le problème du trafic pendulaire qu'il a contribué à réguler et à maintenir, du moins partiellement, à l'extérieur du centre-ville.

En revanche, ces mesures n'ont pas permis de moduler le trafic interne, puisqu'il est extraordinairement facile pour les gens d'ici d'utiliser leur voiture pratiquement gratuitement pour se rendre où ils veulent quand ils veulent, quitte à pester quand ils doivent s'acquitter de montants prohibitifs lorsqu'ils se rendent dans d'autres localités.

Elles ont suscité pas mal de perplexité de la part des Chaux-de-Fonnières et Chaux-de-Fonniers, empêchés d'accéder à des parkings visiblement vides, mais inaccessibles parce que réservés à des pendulaires présents au travail, mais absents de leur place de stationnement.

Elles n'ont pas véritablement contribué à l'amélioration de l'image de la ville aux yeux de nombreux visiteurs de passage, amendés parce qu'ils n'avaient pas respecté une signalisation illisible et une législation à nulle autre pareille.

Enfin, elles n'ont pas débouché sur ce qui était souhaité, à savoir une utilisation accrue des transports publics, seule à même de permettre un développement qualitatif de l'offre, étant entendu naturellement que, ni le canton ni les autres communes ne sont prêts à délier les cordons de leur bourse pour faire circuler des bus vides.

Ce bilan en demi-teinte a amené le Conseil communal à remettre l'ouvrage sur le métier, en considération des enjeux climatiques, politiques et financiers, voire de la responsabilité morale qui incombe à une collectivité comme la nôtre. Pour vous proposer la politique et le règlement que vous

trouvez sous vos yeux ce soir, il s'est appuyé, d'une part, sur l'analyse d'un bureau d'ingénieurs spécialisé, d'autre part, sur la prise en compte des constats, remarques et commentaires des habitantes et habitants, des médias, ainsi que des services de l'urbanisme et de la sécurité publique.

Enfin, une démarche de type participatif, puisque trois commissions – soit celles des infrastructures et de l'énergie, de la sécurité publique et de la mobilité – ont été intégrées à tout le processus de réflexion. Celles-ci se sont réunies de concert à quatre reprises – soit le 22 novembre 2022 et les 27 juin, 25 septembre et 23 octobre 2023 – pour discuter des propositions faites par les services et le bureau d'ingénieurs, et les aménager au mieux en fonction des intérêts relativement divergents des partis et des partenaires en présence. A noter que, dans ce dossier, un délai a été aménagé pour que les partis puissent consulter leur base.

Ce rapport vient donc conclure un travail de longue haleine, qui aura exigé concessions et compromis à gauche et à droite :

- il préserve le porte-monnaie des citoyennes et citoyens dans une conjoncture difficile,
- il devrait diminuer le trafic interne, dissuader les pendulaires taquins pour lesquels tricher sera désormais moins facile,
- il n'empêche nullement d'utiliser sa voiture pour faire ses courses en ville, vise plutôt à favoriser le roulement du stationnement en centre-ville et à augmenter le chiffre d'affaires des commerçants en créant de la vie et en attirant davantage les chalandes,
- il permet d'envisager un développement de l'offre en transports publics,
- il espère rendre le système plus compréhensible, tant pour notre population que pour les visiteurs occasionnels que nous attendons en nombre pour notre événement culturel national à venir en 2027,
- en outre, la possibilité d'obtenir un second macaron fait figure de compromis ultime et de luxe rare, puisque bien peu de collectivités publiques l'ont introduite. Seuls les gens qui le veulent bien le paieront, et la somme exigée a été calculée au plus juste, puisqu'il serait illogique que ce macaron coûte moins cher qu'un abonnement TP.

Pour rappel, puisque c'est une critique qui a été émise par certaines personnes habitant dans les environs de la ville, celles-ci bénéficieront de la possibilité d'acquiescer pour CHF 40.- le macaron d'une zone de leur choix, ce qui pourrait faire figure de privilège par rapport à la population urbaine qui ne jouit pas de cette alternative.

En conclusion, nous espérons vivement que le projet présenté trouve grâce à vos yeux, tout en sachant qu'il n'est potentiellement qu'une étape. Si des

défauts inattendus devaient apparaître, il serait infiniment plus facile de corriger le tir sur la base de ce rapport et des arrêtés qui le ponctuent que de refaire toute la démarche avec un Conseil communal et un Conseil général renouvelés. Un résultat serait de toute façon impératif avant 2027 et *Capitale culturelle*, sous peine de se retrouver dans une situation difficile à gérer en termes légaux et de communication vis-à-vis des visiteurs espérés.

Certes, la décision de ce soir implique du courage, puisqu'il faut agir sur le comportement et la mentalité de nombreux habitantes et habitants de notre ville, qui voient les avantages immédiats que la situation actuelle leur procure, quitte à râler sur le bruit quand ils sont sur leur balcon ou dans leur jardin aux heures de pointe, ou à se faire du souci pour les conditions climatiques ou météorologiques dans lesquelles devront évoluer un jour leurs enfants ou petits-enfants.

A l'heure où toutes les collectivités de notre pays et d'ailleurs ont choisi de consentir à semblable effort pour préserver leur avenir, où la plupart des entreprises établissent sans rechigner des plans de mobilité, où la Confédération et le Canton investissent massivement en notre faveur en attendant que nous fassions les mêmes efforts que les autres villes, où nombre de personnes privées, d'entreprises, de communes d'ici et d'ailleurs nous versent des millions pour lutter contre le réchauffement climatique en plantant des arbres, il nous paraîtrait impensable que notre Ville joue sciemment une fausse note et ne se montre pas solidaire d'un effort commun et d'un consensus rare.

Je terminerai mon intervention par trois éléments tirés de l'actualité immédiate, que je mentionnerai sans commentaire, en les laissant flotter à votre libre appréciation dans l'espace-temps que nous partageons ce soir :

- Élément 1 : la semaine du 6 novembre, une statistique publiée par la Ville de Lausanne mentionnait que la moitié des habitantes et habitants de la ville de Lausanne seraient prêts à renoncer à leur voiture.
- Élément 2 : une réflexion est actuellement en cours sur le Littoral pour déterminer comment empêcher les utilisateurs qui habitent à proximité des *park and rides* de les surencombrer pour les laisser disponibles pour les voyageurs ou pendulaires qui viennent de plus loin.
- Élément 3 : il ne vous aura certainement pas échappé, dans un article du 10 novembre d'ArclInfo, que la Poste avait investi 70 millions pour acheter une forêt allemande et s'était fait taper sur les doigts. Pourquoi cette dépense somptuaire assurément discutable ? Tout simplement parce que la loi sur le climat fait obligation à la Poste d'être climatiquement neutre en 2040.

Bref, en guise d'ultime conclusion, imaginer qu'une politique de stationnement à venir pourrait être plus accommodante que celle qui vous est proposée ici paraît bien illusoire. Le TCS ne s'y est d'ailleurs pas trompé et approuve ce rapport, lequel, je cite, « respecte l'équilibre entre tous les transports ». En cas de refus ou de lancement de référendum, il s'agira d'expliquer un jour – dans pas longtemps – à la population, comment et pourquoi les autorités politiques n'ont pas saisi ou défendu l'opportunité offerte ce soir.

**Mme Sarah Curty**, PLR : Il est vrai qu'actuellement, la ville de La Chaux-de-Fonds connaît de lourds problèmes de trafic : ceux-ci induisent une traversée difficile de la ville et densifient le trafic au centre-ville, plus particulièrement au niveau de la Grande Fontaine, comme l'a expliqué un certain journal régional.

Pourquoi ? Certainement pas en raison de problèmes inexistantes de stationnement. En effet, il faut relever que les problèmes de trafic actuels sont liés aux différents travaux en cours dans notre ville. Le chantier du Grand-Pont en est l'exemple le plus percutant : il induit un report de trafic sur le centre-ville, et ne permet pas une traversée nord-sud efficace de la ville.

S'ajoutent à cela les nombreux travaux dans les rues : remplacement de canalisations, installation de la fibre optique, chauffage à distance et autres diverses extravagances, comme la réfection de certaines bordures ou la pose de pavés. Sans parler de la durée interminable des travaux de piétonisation de la place du Marché.

Bien sûr, je ne remets pas en question la pertinence des travaux dans les rues de notre ville, sauf peut-être quand cela concerne la diminution du nombre de pistes de circulation. Cela donne du travail aux différentes entreprises de notre ville et nous nous en réjouissons. Cependant, un certain timing pourrait parfois mieux s'articuler.

Alors oui, c'est vrai : 45 minutes pour traverser la ville de La Chaux-de-Fonds, c'est peut-être bien le temps qu'un automobiliste doit mettre pour traverser la ville actuellement. Et encore. Mais il est faux de dire que c'est un fait pérenne. Ce sont bien la fermeture du Grand-Pont et, probablement, les travaux sur la place des Forains qui augmentent drastiquement le trafic au centre-ville. Par ailleurs, ce ne sont pas *que* les Chaux-de-Fonniers qui mettent 45 minutes pour traverser la ville aujourd'hui, mais tous les pendulaires.

Dès lors, nous peinons à comprendre le lien avec la politique de stationnement telle qu'elle nous est présentée ce soir dans ce rapport, où seuls les Chaux-de-Fonniers sont concernés. Alors que les externes, sans les blâmer, sont tout autant responsables du trafic en ville.

Séance du 14 novembre 2023

Dans tous les cas, nous ne comprenons pas que l'on règle les problèmes de trafic au centre-ville par une politique de stationnement. Il ne s'agit là que d'une excuse pour poursuivre des travaux plus esthétiques du Conseil communal en termes d'aménagement urbain et de suppression des places de parc dans notre ville, au détriment, bien sûr, des commerçants.

Je ne m'étendrai pas sur les évitements routiers tant attendus. Je ne doute pas que vous aurez compris le fond de ma pensée.

Le seul effet de la politique de stationnement sur nos concitoyens – et plus particulièrement les familles – sera de provoquer leur exode, puisque cela ne leur coûtera finalement pas beaucoup plus cher de payer leur macaron externe pour venir travailler en ville, et probablement continuer de la traverser tout en habitant dans un endroit moins contraignant, comme le Val-de-Ruz ou le Jura bernois.

La parole n'étant plus demandée et la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relevant que l'entrée en matière est combattue, celle-ci est donc soumise au vote et **acceptée par 23 voix contre 17 et 0 abstention.**

La présidente propose une pause de 15 minutes, afin que chacun puisse prendre connaissance des deux documents reçus : un **postulat** des groupes socialiste, des Vert-e-s et POP, « Etude afin d'identifier les catégories de personnes les plus péjorées par l'introduction d'un second macaron et à déterminer quelles réponses pourraient être apportées pour ces personnes », ainsi qu'un **amendement** du groupe vert/libéral qui concerne les articles 4 et 9.

La présidente accédant à la demande de M. Alain Vaucher, PLR, de prolonger quelque peu la pause, elle accorde finalement une interruption de 20 minutes.

## **PAUSE DE 20 MINUTES.**

A la reprise des débats, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, informe vouloir soumettre à un vote d'ensemble les deux arrêtés relatifs au rapport 23.057, soit l'arrêté concernant une **demande de crédit de CHF 1'745'000.00 TTC pour la modification de la politique de stationnement** et l'arrêté **portant modification du règlement concernant le stationnement à usage public** du 5 février 2019.

Avant d'être soumis au vote, les arrêtés font donc l'objet, l'un après l'autre, d'un examen détaillé, prenant en compte également les amendements déposés.

**ARRÊTÉ CONCERNANT UNE DEMANDE DE CRÉDIT DE CHF 1'745'000.00 TTC POUR LA MODIFICATION DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT**

Aucun commentaire.

**ARRÊTÉ PORTANT MODIFICATION DU RÈGLEMENT CONCERNANT LE STATIONNEMENT À USAGE PUBLIC DU 5 FÉVRIER 2019**

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, informe du dépôt d'un premier amendement par le groupe UDC et d'un deuxième amendement par le groupe vert/libéral. Les deux amendements feront l'objet d'un vote qui les opposera l'un à l'autre.

La présidente invite les auteurs des amendements à les développer.

**Amendement du groupe UDC à l'arrêté portant modification du règlement concernant le stationnement à usage public**

**Article premier**

Art. 4

<sup>1</sup>La ville est découpée en ~~huit~~ **deux** zones, constituant la zone urbaine (ZU) ~~numérotées de 1 à 8~~ **et la zone centre-ville (ZCV)**. La délimitation exacte des zones est fixée par le Conseil communal. La ZU est soumise au régime du parage avec disque de stationnement (zone bleue), au sens de l'art. 48a OSR. Un macaron permet de parquer de manière illimitée dans la **ZU**. ~~zone de domicile du titulaire, aux conditions fixées par le Conseil communal. Un second macaron peut être acquis pour une autre zone à choix de la ZU.~~

<sup>2</sup>~~Un secteur situé à cheval sur les zones 1 et 3 constitue la zone centre-ville (ZCV). La ZCV est soumise au régime du parage contre paiement (parcomètre), au sens de l'art. 48b OSR. Les macarons ZU n'y sont pas valables. Le découpage de la ZU dans la ZCV détermine la zone de domicile des habitants concernés.~~

<sup>3</sup>Les habitants du territoire communal hors de la ZU peuvent obtenir un macaron pour **la ZU**. ~~une zone de leur choix aux conditions du macaron « zone de domicile ».~~

Art. 5, al. 3 et 4

<sup>3</sup>Le macaron « habitants » (~~il y compris le second macaron, cas échéant~~) est délivré aux personnes inscrites auprès du Contrôle des habitants de la commune de La Chaux-de-Fonds et dont le domicile principal se trouve à une adresse sur le territoire communal. Il est limité au propre usage de son titulaire, pour un véhicule immatriculé dans le canton dont il est personnellement le détenteur, et dont le lieu de stationnement au sens de l'art. 77 OAC est situé à La Chaux-de-Fonds.

<sup>4</sup>Le macaron « entreprises » est délivré à toutes les entreprises, organisées selon une forme juridique particulière ou non (indépendant-e-s), actives sur le territoire communal, ayant leur siège, une succursale, une filiale ou des locaux sis sur le

territoire communal, sur présentation des preuves nécessaires, pour les voitures automobiles légères immatriculées à leur nom. ~~Le site de l'entreprise détermine la « zone de domicile ».~~

Art. 9, al.2

Ayants droit	Emoluments administratifs	Prix du macaron
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron seconde zone)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	CHF 750.00

### Amendement du groupe PVL à l'arrêté portant modification du règlement concernant le stationnement à usage public

#### Article premier

Art. 4

<sup>1</sup>La ville est découpée en ~~huit~~ **deux** zones, constituant la zone urbaine (ZU) numérotées de 1 à 8 **et la zone centre-ville (ZCV)**. La délimitation exacte des zones est fixée par le Conseil communal. La ZU est soumise au régime du parage avec disque de stationnement (zone bleue), au sens de l'art. 48a OSR. Un macaron permet de parquer de manière illimitée dans la **ZU, zone de domicile du titulaire, aux conditions fixées par le Conseil communal. Un second macaron peut être acquis pour une autre zone à choix de la ZU.**

<sup>2</sup>~~Un secteur situé à cheval sur les zones 1 et 3 constitue la zone centre-ville (ZCV).~~ La ZCV est soumise au régime du parage contre paiement (parcomètre), au sens de l'art. 48b OSR. Les macarons ZU n'y sont pas valables. ~~Le découpage de la ZU dans la ZCV détermine la zone de domicile des habitants concernés.~~

<sup>3</sup>Les habitants du territoire communal hors de la ZU peuvent obtenir un macaron pour **la ZU, une zone de leur choix aux conditions du macaron « zone de domicile ».**

Art. 5, al. 3 et 4

<sup>3</sup>Le macaron « habitants » (~~y compris le second macaron, cas échéant~~) est délivré aux personnes inscrites auprès du Contrôle des habitants de la commune de La Chaux-de-Fonds et dont le domicile principal se trouve à une adresse sur le territoire communal. Il est limité au propre usage de son titulaire, pour un véhicule immatriculé dans le canton dont il est personnellement le détenteur, et dont le lieu de stationnement au sens de l'art. 77 OAC est situé à La Chaux-de-Fonds.

<sup>4</sup>Le macaron « entreprises » est délivré à toutes les entreprises, organisées selon une forme juridique particulière ou non (indépendant.e-s), actives sur le territoire communal, ayant leur siège, une succursale, une filiale ou des locaux sis sur le territoire communal, sur présentation des preuves nécessaires, pour les voitures automobiles légères immatriculées à leur nom. ~~Le site de l'entreprise détermine la « zone de domicile ».~~

Art. 9, al.2

Ayants droit	Emoluments administratifs	Prix du macaron
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron zone de domicile)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	<del>CHF 25.00</del> <b>CHF 120.00</b>

**Mme Aliénor Zaffalon**, PVL : Bien que, pour les raisons évoquées précédemment, notre groupe ait souhaité la non-entrée en matière du présent rapport, nous tenons à faire remarquer que, sur le principe, les Vert'libéraux ne s'opposent pas à l'adaptation de la signalisation et au marquage des places blanches en bleu, ni à la mise en place d'horodateurs au centre-ville. Ces deux points nous semblent pertinents pour des raisons de clarté et de facilité vis-à-vis des utilisateurs extérieurs.

Nous tenons à relever que, si le système à macaron actuel a permis les rentrées financières escomptées, il a tout de même tenu son rôle s'agissant des pendulaires externes, et a contribué de façon notoire à libérer des places de parc en journée dans le centre-ville.

En revanche, pour ce qui relève de la création de 8 zones distinctes de macarons, nous y voyons une contrainte difficilement acceptable par le concitoyen, en l'absence de garanties concrètes sur des alternatives de mobilité offertes. Le système actuel, simple et fonctionnel, ne semble pas avoir convaincu et, au terme des nombreuses séances et débats, voilà que nos Montagnes n'accouchent malheureusement pas d'une souris, mais engendrent une véritable usine à macarons.

De plus, le présent rapport, déjà débattu en commission, n'identifie pas clairement la cause. Cette nouvelle politique de stationnement et, en particulier, la création de zones, impacte directement le citoyen chaux-de-fonnier. Pourtant, aucun chiffre n'est articulé dans ce rapport sur l'utilisation réelle des voitures par nos concitoyens à l'intérieur de la ville, en fait des déplacements pendulaires internes. Ainsi, même avec la mise en place de cette politique de stationnement, rien ne nous garantit, à ce stade, que la situation va s'améliorer. En revanche, la facture pour le citoyen lambda, elle, va s'alourdir.

Le rapport ne s'inscrit pas dans la planification des grands projets de développement des axes de communication : la mise en place d'une telle politique de stationnement devance, sans analyse, la mise en place du contournement en ouest et en est de la ville, mais aussi la ligne directe La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel à l'horizon 2035. C'est une politique de

*Séance du 14 novembre 2023*

stationnement négative pour le tissu économique et la domiciliation, déjà fragile et qui a, pour mémoire, déjà perdu 200 personnes l'année passée.

Cette politique ne garantit pas forcément le développement de nouvelles lignes ou l'augmentation des fréquences en transports publics, ou, tout du moins, pas à court terme. Suivant le raisonnement du rapport, nous pourrions même considérer que, si l'on espérait une réelle amélioration des transports, il devrait peut-être être envisagé d'inclure, dans le prix du macaron, un abonnement annuel Onde Verte pour l'ensemble de nos concitoyens.

Au-delà de l'objectif manqué du rapport, le projet présenté ce soir n'empêche pas les déplacements de courte durée et fréquents en ville, lesquels sont, par ailleurs, les plus polluants. Il accentue l'inégalité de traitement entre les détenteurs de parking privé et ceux qui peuvent en trouver dans leur zone, entre ceux qui se rendent dans les grandes entreprises qui leur mettent à disposition un parking privé, et celles, plus petites, qui n'en possèdent pas, entre les personnes dont le métier les oblige à se déplacer en ville pour de longues durées, entre les ménages dont l'emploi du temps chargé leur demande de jongler entre enfants à déposer à la crèche, école et impératifs professionnels.

Ce rapport fait abstraction complète des conditions météo spécifiques à notre région, et qu'aucune ville de cette taille et de cette altitude n'a déjà mis en place, alors que, lorsque la neige tombe, la moitié des places de stationnement disparaît.

Nous sommes conscients que l'évolution de cette politique de stationnement s'inscrit dans un cadre beaucoup plus large induit par le Canton et s'appuie sur des modèles déjà éprouvés dans d'autres villes romandes, mais nous regrettons que ce projet n'ait pas envisagé d'autres solutions, sans avoir regardé dans d'autres pays où la transition énergétique prend le pas sur la répression, où les mesures de contrainte s'accompagnent de mesures de facilitation pour les véhicules électriques.

Quelle est l'urgence ? Que souhaitons-nous réellement ? Ne devrions-nous pas concentrer nos efforts en matière de mobilité sur des solutions qui, tout en réduisant l'impact des émissions de gaz à effet de serre, pérennisent notre tissu économique et encouragent une transition durable – et surtout soutenable – pour notre population.

C'est sur cette base et au terme de ces réflexions, que les Vert'libéraux proposent un amendement visant, à l'art. 4, à conserver l'état existant avec une zone urbaine et une zone centre-ville. Nous souhaitons donc maintenir le découpage de la ville en deux zones, et nous proposons de relever le prix du macaron à CHF 120.- par an.

En effet, il nous semblerait plus juste et équilibré – positif, également – de renoncer à la mise en place de 8 zones à macaron au profit d'une augmentation du prix du macaron de manière générale. Il s'agirait d'un effort collectif qui permettrait de soutenir des projets durables, avec la création d'un fonds d'impulsion en faveur de nouveaux projets de piétonisation, du développement des voies cyclables, de l'installation de bornes de recharge électriques et d'hydrogène publiques, de la couverture photovoltaïque des P+R et autres parkings publics, de la création de nouveaux points pour la Mobility Carsharing, de programmes d'incitation aux transports publics, avec des rabais ou premiers abonnements offerts à certaines tranches de la population.

Ainsi, notre projet de politique de stationnement s'increrait dans une dynamique plus positive de transition énergétique avec, à la clé, une redistribution des contributions via ce fonds d'impulsion. Cela permettrait de patienter jusqu'à l'achèvement des grands projets de contournement.

**M. Jean-Pierre Brechbühler**, UDC : Je crois que ma préopinante a tout dit, nos deux amendements étant quasiment identiques. La grande différence est le prix du premier macaron, lequel, pour les Vert'libéraux, passerait à CHF 120.- et, pour l'UDC, passerait de zéro à CHF 25.-, ce qui nous paraît déjà suffisant. La zone blanche passerait en zone bleue, avec une zone horodateur en centre-ville et une zone urbaine. Le reste est exactement identique.

**M. Alain Vaucher**, PLR : Le groupe PLR s'est absenté un petit instant pour parler de ces amendements. Nous annonçons déjà qu'il soutiendra l'un et l'autre selon la sensibilité de chacun.

Ce qui nous semble très important – et nous allons là vraiment dans la direction du rapport – c'est que La Chaux-de-Fonds passe complètement en zone bleue, afin que ce soit beaucoup plus visible à l'interne et à l'externe, avec une zone centre-ville avec des parcomètres pour faciliter le tournus, et ainsi préparer notre ville pour *Capitale culturelle suisse*.

Ce qui nous dérange beaucoup – et je crois que cela a déjà été dit – c'est que nous avons l'impression que, pour diminuer le trafic, on pénalise actuellement tous les Chaux-de-Fonniers, sachant que nous n'avons pas encore le désenclavement – avec la H18 – qui n'arrivera en tout cas pas avant 5 ans au minimum. Ce sera le premier ouvrage qui sera fait. Ce qui n'empêche absolument pas de revenir plus tard avec une politique de stationnement.

Séance du 14 novembre 2023

Pour le PLR, il est assez clair qu'en cas de non-acceptation d'un de ces amendements, il refusera le rapport, avec un risque de référendum s'il est accepté.

**M. Christian Piguet**, Les Vert-e-s : Nous avons un avis un petit peu différent de celui de nos amis de ce côté-ci [*Ndlr : désigne la droite de l'hémicycle*]. Effectivement, on parle de ces trajets internes, et ils pensent que l'on pénalise les Chaux-de-Fonniers avec ces 8 zones. Nous, nous disons exactement le contraire : c'est bien, nous aurons moins de voitures, c'est sûr.

J'ai dit tout à l'heure que cela représente probablement 20'000 trajets quotidiens en moins. Mais cela apporte beaucoup de bienfaits et de possibilités différentes pour les piétons. Il ne s'agit donc pas d'une pénalisation de nos concitoyens.

**M. Blaise Courvoisier**, PLR : En fait, je trouve que c'est une question de temporalité. Comme cela a été dit plusieurs fois, notre ville est en chantier permanent, c'est chaotique. Certaines raisons sont dues à la Ville, d'autres sont dues au Canton, à Vadec ou au percement pour la fibre, mais les citoyens vivent dans un chaos permanent depuis plusieurs années.

Nous ne sommes pas opposés à une politique de stationnement, qui est le fait d'une ville moderne. Nous sommes entièrement d'accord avec cela. Mais c'est la temporalité qui ne va pas. Vous mettez tout en même temps, et mettre tout en même temps entraîne le risque que la population refuse globalement ce qui est proposé ce soir.

Si vous avez la sagesse de reporter – par exemple, jusqu'à ce que les évitements de la ville soient réalisés – il est clair que nous pourrions, à ce moment-là, reprendre ce rapport et cette politique de stationnement, qui sera celui d'une ville moderne. Mais actuellement, ce n'est pas une ville moderne que nous avons : c'est une ville chaotique. Et les citoyens n'aiment pas le chaos.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Vous pensez bien que le Conseil communal n'est pas d'accord avec ces deux amendements, et qu'il recommande leur rejet.

Dans les propos que nous avons entendus, nous avons entendu deux argumentations complètement contraires : les Vert'libéraux demandent que tout soit présenté en même temps et le PLR demande que l'on fasse déjà un bout et que l'on avance avec d'autres petits bouts par la suite. Nous ne sommes donc déjà pas tout à fait d'accord sur la temporalité.

Mais j'aimerais quand même insister. Il y a des chantiers, c'est vrai. Il y a beaucoup de chantiers, peut-être trente. Je ne sais pas si vous allez en voiture à l'extérieur, mais si vous allez en Valais en voiture, vous ne pouvez pas suivre l'autoroute jusqu'en Valais sans avoir des chantiers, et ceci toutes les années. Cela fait partie du monde moderne et des infrastructures : on a parlé du chauffage à distance, de la fibre optique, on parle de tous les réseaux qui se trouvent sous nos routes et qui nous posent mille problèmes, car il devient très difficile de creuser un trou sans tomber sur quelque chose. Ce sont les fondements de la vie moderne et de notre mode de vie.

Aussi, s'imaginer qu'il n'y aura plus de chantiers voudrait dire que l'on arrête tout et que l'on attend que nos conduites sautent en s'enfermant chez soi. Nous ne pouvons donc pas promettre aujourd'hui qu'il n'y aura plus de chantiers dans quelques années, c'est difficile.

Depuis le début de la législature, le Conseil communal, de manière générale, vous propose de dynamiser cette ville. Il vous propose d'aller de l'avant, de donner confiance aux habitants et de leur apporter une qualité de vie.

Nous vous avons déjà dit mille fois que les entreprises avaient des projets à n'en plus finir. Vous le constatez dans les budgets, qui sont certes toujours déficitaires, mais vous voyez des comptes qui se rapprochent singulièrement de l'équilibre. Nous parlions de la diminution du nombre d'habitants jusqu'à l'année passée, mais, à ce jour, pour cette année, il semble quand même en assez nette augmentation, ceci sans préjuger de ce qui arrivera à la fin de l'année. Cela semble donc fonctionner, parce que nous sommes ensemble, parce que nous avons un projet et que nous allons de l'avant. Et c'est cela que vous nous demandez de mettre entre parenthèses, ce qui est vraiment dommage. Se dire que nous avons travaillé avec autant de gens, avec autant de bonne volonté pendant deux ans – quelqu'un a parlé aussi du travail en commission – pour en arriver à installer juste des zones bleues, c'est un sacré gaspillage.

Je vous rends aussi attentifs au fait que, si nous n'arrivons pas à un compromis ce soir, il faudra tout refaire, car je ne vois pas des groupes avec des nouveaux élus parvenir à reprendre les choses telles quelles. Cela prendra deux ans et vous arriverez de nouveau en fin de législature, avec de nouveau un référendum – qui sera cette fois peut-être de gauche, je ne sais pas – parce qu'il y aura quelque chose qui ne jouera pas.

Ce qui est quand même extraordinaire, c'est que la solution que nous vous proposons est un compromis : par exemple, il n'y a aucune chance que le deuxième macaron, qui a fait l'objet d'intenses discussions, revienne dans une discussion future.

*Séance du 14 novembre 2023*

C'est vrai que c'est courageux. C'est vrai que, pour la population – et je n'ai jamais dit le contraire – ce n'est pas agréable. On lui demande de faire un saut dans la modernité, un saut dans la solidarité. La solidarité entre toutes les villes et toutes les régions de ce canton, de ce pays, de ce continent. C'est de cela que l'on parle.

La politique de stationnement est un petit bout, c'est vrai : cela commence par un petit bout, pour arriver à un tout. Mais nous ne pouvons pas tout traiter à la fois.

J'ai lu un très, très bon article, hier, d'un polytechnicien français, qui décrivait dans quelle situation on se trouvait : il disait qu'en cas d'éruption volcanique, on sent les premières choses arriver – il y a des fumerolles et quelques tremblements de terre – et il faut alors courir se mettre à l'abri.

Aujourd'hui, dit-il, que se passe-t-il ? En France, on voit que des maisons commencent à s'écrouler, car c'est tellement sec que l'argile se resserre, les maisons ont des fentes et commencent à tomber. Il citait l'exemple du Mississippi, où, quand des gens tirent de l'eau au robinet, ils ont de l'eau salée, car l'eau est tellement basse que la mer remonte : ce sont toutes les petites fumerolles et les tremblements qui précèdent la crise.

Nous avons eu un magnifique exemple le 24 juillet – et je regrette de le dire – dans le sens où nous avons vu ce qu'était un déchaînement que nous ne connaissions pas. Nous avons vu cela. Nous l'avons senti, et nous sommes tous secoués comme personne en Suisse, parce que personne n'a vécu cela en Suisse. Et puis, on se dit qu'il faut garder notre petit stationnement et faire les choses en fonction de ce petit stationnement, et ne surtout pas déranger les gens, parce que s'ils pensaient cela en 2011, ils peuvent continuer de penser cela jusqu'en 2111...

De mon point de vue, je dirais à quoi bon faire de la politique si c'est juste pour faire ce que les gens attendent, sans leur proposer une alternative, sans leur proposer quelque chose qui leur permette de s'adapter au monde qui vient. C'est notre boulot, et c'est pourquoi je regrette un peu les positions de ce soir.

**M. Karim Boukhris**, POP : Globalement, pour le POP, le compromis qui avait été trouvé en commission nous semblait acceptable, bien qu'il paraissait assez insuffisant pour agir de manière claire sur la mobilité au sein de la ville.

Ainsi, en ce qui concerne les amendements, je suggère à mes camarades de voter celui des Vert'libéraux contre celui de l'UDC et, au final, de refuser l'amendement vert'libéral.

**M. Pierre-Alain Borel, PS** : Juste par goût de la provocation et pour s'amuser, nous pourrions suggérer d'avoir une stratégie inverse, c'est-à-dire de préférer l'amendement UDC à l'amendement vert'libéral, puis de le refuser ensuite, évidemment.

Néanmoins, par souci de clarté, je crois que je vais aussi suggérer à mes camarades de voter la même chose, sinon on va se perdre et on ne saura ensuite plus ce que l'on fait, ce qui ne sera pas bien.

Evidemment, lorsque l'on a deux amendements qui s'opposent et que l'on ne veut ni l'un ni l'autre, on doit se faire violence pour en choisir un des deux, même si l'on sait que ce n'est pas pour très longtemps.

Et j'aimerais juste dire encore une chose : je crois que le rapport tel qu'il nous est proposé, les travaux et la manière dont ils ont été menés permet justement d'avancer de manière relativement progressive – même si ce n'est peut-être pas aussi lentement que certains l'auraient souhaité – sans sauter complètement dans le vide.

Mais il est clair que, à un moment donné, quand on veut aller nager dans le grand bain, il faut accepter de lâcher le bord de la piscine. C'est un petit moment qui fait un peu peur, mais après, quel plaisir quand on se rend compte que l'on est au milieu de la piscine et que l'on arrive à flotter et à se déplacer, et que cela se passe bien. Je vous invite donc à quitter le bord de la piscine.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote les deux amendements.

**L'amendement vert'libéral** ayant récolté, avec 26 voix, un nombre de voix supérieur à celui du groupe UDC, il est **retenu**.

**M. Karim Boukhris, POP** : Je veux quand même expliquer pourquoi nous refusons cet amendement. Le découpage de la ville en zones doit permettre justement de limiter le trafic interne. Ce but n'est absolument pas atteint avec les deux zones proposées par l'amendement.

J'ai un peu envie de rêver : avec 8 zones, s'il y a vraiment, comme l'a dit M. Piguet, environ 20 % de trajets de Chaux-de-Fonniers qui ne se font plus en ville, peut-être les travaux seront-ils moins gênants, car il y aura moins de véhicules qui devront partir sur les voies alternatives.

Il faut aussi essayer de considérer les choses dans une autre optique. C'est vrai, La Chaux-de-Fonds a un retard phénoménal en ce qui concerne sa mobilité. Pourquoi ? Je pense qu'il y a des avantages, et peut-être un avantage que l'on trouve également chez notre voisine Le Locle : nous

Séance du 14 novembre 2023

avons des rues droites et larges, où tout le monde peut parquer facilement. C'est vrai que la circulation est beaucoup moins choquante que par rapport à des petites rues étriquées, où les trottoirs font à peine 20 ou 30 cm, et dans lesquelles tout le monde se sent presque oppressé de marcher.

Mais il n'en demeure pas moins que ces rues larges et droites sont aujourd'hui bien occupées. Il y a un problème d'écologie et également un problème de bien-vivre au sein de ville. Il faut donc s'attaquer à ce problème, qui est multifactoriel.

Pour le climat, réduire le trafic est une bonne chose, mais ce ne sera pas la seule chose à faire : d'autres pistes ont été évoquées tout à l'heure par le conseiller communal. Pour ce qui est du bien-vivre en ville, il y aura peut-être également d'autres aménagements à réaliser.

C'est pour cela que nous souhaitons que cette politique des 8 zones soit appliquée. C'est quelque chose d'important pour pouvoir réduire le trafic. La mise en place des macarons libère quelques moyens pour développer ce qu'ont demandé les Vert'libéraux.

Il faut que nous ayons un effet. Si nous en venons à deux zones aujourd'hui, comme proposé, nous n'aurons aucun effet. Nous aurons augmenté le macaron, nous aurons juste gagné un peu plus de lisibilité depuis l'extérieur, mais nous n'aurons pas fait d'avance en ce qui concerne le trafic. Cela nous paraît un peu inutile de pratiquer ainsi.

Je vous propose donc d'accepter le texte tel que proposé par le Conseil communal, et de s'en tenir à ces 8 zones pour avoir enfin un effet sur la circulation au sein de notre ville.

**M. Claude-André Moser**, PLR : Je trouve assez paradoxal d'entendre parler des rues larges à La Chaux-de-Fonds, car, dans le plan Junod, il était justement prévu de faire des rues larges pour que le trafic interne soit facilité.

Bien sûr, c'est différent aujourd'hui, ces rues larges nous permettent de parquer des deux côtés. Ce n'est pas le cas dans toutes les villes, ce qui fait de La Chaux-de-Fonds *aussi* une exception. Mais cela avait été réalisé pour cette raison au départ. On a rétréci les rues en mettant des trottoirs, ce qui rend les choses plus difficiles. Mais il y a un paradoxe par rapport à l'histoire de l'urbanisme de cette ville et ce qui est dit maintenant dans cette salle.

**Mme Sarah Curty**, PLR : Je tiens quand même à relever que je suis un peu surprise du discours de la gauche, en sachant que, finalement, les personnes qui vont être prétéritées par le prix du deuxième macaron sont celles de la classe moyenne et des classes en dessous.

Je vais vous donner mon exemple, même si je ne sais pas encore si j'ai les moyens de payer le deuxième macaron. On verra l'année prochaine. Pour aller chercher mon fils au parascolaire, je dois prendre le bus à l'Hôpital, aller à la gare, changer de bus à la gare, pour prendre celui de la Charrière. Je vais chercher mon fils, puis je dois reprendre le bus de la Charrière, retourner à la gare et reprendre le bus pour remonter à l'Hôpital.

Heureusement, j'ai de la chance, puisque je travaille à l'hôpital de La Chaux-de-Fonds. Je n'ai donc pas trop de problèmes : j'habite dans le quartier où je travaille.

Mais imaginez toutes les familles de La Chaux-de-Fonds qui vont devoir aller chercher leur enfant dans un lieu de garde. Et je ne vous ai pas parlé de ma fille, en plus ! Parce que j'ai de la chance : ma fille est gardée à la crèche de l'hôpital. C'est cool.

Mais à mon niveau déjà, je trouve que cela va être un petit peu alambiqué. Je peine donc à imaginer les familles avec des enfants qui sont peut-être répartis dans des zones différentes de la ville, et qu'il va falloir aller récupérer à un moment donné ou amener le matin. Finalement, que vont faire les parents ? Ils vont perdre du temps dans les transports publics, ou alors je ne sais pas comment ils vont faire pour amener leurs enfants et ensuite aller travailler.

Aussi, je questionne quand même votre bon sens. Avec une très bonne volonté : je ne mets pas en question la volonté de la gauche. Cependant, je peine quand même à comprendre, sachant que, finalement, c'est une partie de la droite qui pourra se payer le macaron à CHF 750.-, alors que les gens que vous défendez à gauche ne le pourront pas. Expliquez-moi, parce que j'ai vraiment de la peine à comprendre ce point-là.

**Mme Lara Zender**, POP : Nous rappelons – cela a été dit plusieurs fois – que la gauche n'est pas forcément d'accord avec ce rapport.

A la base, nous sommes nombreux à ne pas être d'accord avec la question du deuxième macaron. Ce deuxième macaron est là pour la droite, pour ceux qui défendent une politique affirmant qu'il n'est pas possible de se passer de la voiture, qu'il faut attendre 2035 et avoir moins de travaux, qu'il faut attendre le contournement pour pouvoir se passer de la voiture. Attendre que les explosions du volcan dont nous parlait notre conseiller communal aient lieu bien plus violemment que maintenant...

Nous rappelons aussi qu'après ces discussions, diverses propositions ont été évoquées par différents groupes : sur la question du prix ou, comme évoqué par notre élu popiste, sur la question d'un macaron mensuel, ce qui

Séance du 14 novembre 2023

peut être utile parfois pour des questions climatiques ou des raisons personnelles.

Nous avons ainsi déposé un postulat, qui demande justement de prendre en compte ces questions-là : il demande, entre autres, d'examiner comment on pourrait identifier par groupes les situations pour lesquelles un second macaron est indispensable, mais dont l'acquisition péjorerait de manière significative le niveau de vie des personnes concernées. Il est demandé d'aller par petits pas et de regarder ce qui peut être fait ensuite.

Nous avons besoin de ces 8 zones dans la question des travaux, dans la question de voir différemment la mobilité, la manière de se déplacer en ville. Par contre, nous avons envie de pouvoir rediscuter des prix et de la manière d'appliquer ces dispositions. C'est pour cela que nous déposons ce postulat. C'est aussi pour cela que nous travaillons depuis plus d'une année – voire deux ans – en commission sur ces questions-là. Nous pourrions essayer de nous entendre à ce sujet.

**M. Nicolas Turtschi**, POP : Pour expliquer notre bonne foi : j'ai de la peine à comprendre que l'on se pose la question, car il me semble qu'il y a énormément de villes dans lesquelles on a des systèmes de stationnement compliqués, des macarons qui sont faits pour pousser les gens à utiliser les transports publics. Il y a même des villes où des gens ne passent pas leur permis. Et ils ont quand même des enfants ! [Ndlr : rires de l'assemblée] C'est assez dingue, mais ça marche !

En l'occurrence, on peut quand même réussir à fonctionner avec des enfants, des systèmes de crèches et des transports publics. Mais cela nécessite peut-être aussi d'avoir un système de fiscalité un tout petit peu plus progressiste, qui taxe les grosses fortunes et qui permet de subventionner plus de transports publics, plus de crèches... [Ndlr : rires de l'assemblée] Mais, effectivement, cela est de la responsabilité de la droite.

**Mme Sarah Curty**, PLR : Merci au groupe POP pour ces explications. J'adore... J'ai juste envie de dire que l'on fait les choses à l'envers : on va voter quelque chose d'hyperembêtant pour beaucoup de gens – on peut surtout penser à ces familles qui n'ont pas forcément beaucoup de moyens – et on va réfléchir *après* à la façon de pouvoir éventuellement les aider et lesquels vont peut-être rentrer dans certains critères qui permettront de les aider. Cela s'appelle « mettre la charrue avant les bœufs ». Je ne veux pas éterniser le débat, mais c'est ce que je peux constater ici.

**M. Pierre-Alain Borel**, PS : Je n'ai pas envie de faire un cours de droit politique à cette heure-ci, je rappelle simplement que – si je suis à peu près OK sur l'agenda – on prévoit une mise en œuvre de la nouvelle politique de

stationnement en octobre 2025, que nous sommes présentement en novembre 2023, qu'en principe un Conseil communal normalement constitué a un maximum deux ans pour répondre à un postulat.

On peut donc *bien* imaginer et *bien* espérer – et c'est bien dans cette intention, en tout cas, mais nous le ferons tout à l'heure quand nous défendrons notre postulat – qu'il faut qu'ils arrivent à peu près en même temps. Donc, non : nous ne mettons pas la charrue avant les bœufs, mais nous essayons d'anticiper les problématiques et essayons d'avancer un peu plus vite.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote **l'amendement du groupe vert/libéral**, lequel est **refusé par 27 voix contre 13 et 0 abstention**.

La présidente poursuit la discussion de détail sur l'arrêté portant modification du règlement concernant le stationnement à usage public.

A l'art. 9, al. 2, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, informe du dépôt d'un amendement par le groupe socialiste.

### **Amendement du groupe socialiste à l'arrêté portant modification du règlement concernant le stationnement à usage public**

#### **Article premier**

Art. 9, al. 2

<b>Ayants droit</b>	<b>Emoluments administratifs</b>	<b>Prix du macaron</b>
<b>Habitants et entreprises ayant leur siège à La Chaux-de-Fonds (macaron seconde zone)</b>	CHF 25.00 (premier macaron demandé au guichet) CHF 20.00 (premier macaron demandé par Internet) CHF 15.00 (renouvellement)	<del>CHF 750.00</del> <b>CHF 400.00</b>
<b>Externes Macaron à gratter</b>	<b>CHF 0.00</b> CHF 0.00 CHF 0.00	<b>maximum CHF 7.50 par demi-jour</b> maximum CHF 15.00 par jour maximum CHF 50.00 par semaine

La présidente invite l'auteur de l'amendement à le développer.

**M. Pierre-Alain Borel, PS** : Comme nous l'avons dit dans notre précédente prise de parole – même si nous avons dû un peu l'écourter – à la lecture et

à la réflexion, et en discutant avec les collègues, il nous a semblé que le dispositif était bien, mais qu'il manquait un outil supplémentaire, qui est celui que nous vous proposons, c'est-à-dire la possibilité d'avoir aussi les cartes à gratter à la demi-journée.

C'est aussi une manière de répondre à ce que nous avons entendu précédemment : nous pouvons imaginer que, si l'on doit faire un traitement long et lourd à l'hôpital, et que l'on doit y rester une demi-journée, il serait possible d'utiliser ce macaron à la demi-journée. Ceci pour autant que l'on ait la chance de trouver une zone bleue, me direz-vous.

Les grands-parents qui, exceptionnellement, doivent aller garder durant une demi-journée leurs petits-enfants malades, alors que ce n'était pas prévu, peuvent aussi utiliser ce macaron à la demi-journée. C'est aussi une manière d'alléger grandement la facture et de tenir compte des situations particulières.

Nous avons vu que ce sont des tarifs maximums qui sont indiqués dans l'arrêté : puisque l'on parle d'un macaron à CHF 15.- et d'un macaron à CHF 50.- pour la semaine, nous vous proposons de modifier l'arrêté en intégrant un tarif maximum de CHF 7,50 pour la demi-journée.

Dans le rapport, on nous parle d'un macaron pour la journée qui serait d'abord fixé à CHF 12.-. Aussi, évidemment, je suggère plus que fortement que le macaron à la demi-journée soit fixé pour l'instant à CHF 6.-, mais avec cette possibilité d'extension maximum jusqu'à CHF 7,50.

Nous avons également profité de supprimer la mention « externes », qui nous paraissait être un reste de la précédente version : cette carte à gratter avait peu d'intérêt lorsque tout le monde avait un macaron. A partir du moment où ce n'est plus le cas, c'est évidemment quelque chose qu'il faut pouvoir proposer à nos habitants.

**M. Alain Vaucher**, PLR : Vu que l'on propose d'alléger la charge fiscale des gens qui prennent leur voiture pour venir au centre-ville, nous allons globalement soutenir cet amendement.

Essentiellement, au-delà de la plaisanterie, le texte indiquait que les ayants droit étaient les externes, mais, en effet, nous pensons que c'est une bonne idée que quelqu'un qui sait qu'il doit rester un certain temps puisse stationner sur une demi-journée. Nous allons donc soutenir globalement cet amendement.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Cet amendement peut effectivement constituer un supplément au dispositif offert et peut tout à fait nous convenir.

Nous rappelons qu'il y aura vraisemblablement aussi un macaron dématérialisé, facile d'accès, sans devoir forcément passer au poste pour l'obtenir. D'ailleurs, nous proposons même que ce macaron à CHF 6.- soit valable un peu plus longtemps que la matinée ou que l'après-midi, pour que la pause de midi soit incluse dans la durée de stationnement. Ce dispositif permettrait donc aux gens de passer une matinée ou une journée sans souci. Nous trouvons que c'est un bon complément à ce que nous vous offrons. J'insiste là-dessus.

Par rapport à tout ce qui a été dit sur la circulation, je rappelle quand même, sans en arriver à des paradoxes particuliers, que le TCS est d'accord et trouve que la situation est équilibrée. Et pour prendre un exemple, les Vert'libéraux la trouvent moins équilibrée que le TCS, ce qui me surprend quand même un peu. Aussi, j'avoue que je suis en proie à un petit peu de confusion.

**M. Cédric Haldimann, PLR** : Juste une petite remarque : nous sommes en train d'accepter un amendement qui permettra d'augmenter le trafic interne, car toutes les personnes qui travaillent à un taux horaire un petit peu réduit pourront venir le matin avec leur voiture au centre-ville pour travailler. Nous sommes donc complètement dans un paradoxe entre ce que l'on défendait il y a 5 minutes et ce que l'on est en train de défendre dans cet amendement.

Bien sûr, la proposition est louable, mais elle va avantager les personnes qui veulent prendre leur voiture pour aller en ville. Je pense donc que, si vous voulez vraiment être logiques dans votre réflexion, il faut refuser cet amendement.

**M. Patrick Herrmann, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité** : Je remercie le PLR de sa remarque, il a parfaitement raison : c'est contraire à la logique que nous avons développée.

Toutefois, je rappelle quand même que, depuis le début de la soirée, nous essayons de mettre la logique sur la protection de la planète, le climat, l'environnement, les énergies, etc., et que nous ne parlons que de stationnement. Si l'on regarde la chose par le petit bout de la lorgnette, j'avoue que c'est une parfaite contradiction : on rentre dans une autre logique, mais on est dans une autre logique. Cela dit, c'est juste : c'est une contradiction.

**M. Karim Boukhris, POP** : Il est clair que cela peut avantager la mobilité interne et que c'est aussi, pour nous, un élément de compromis que nous faisons vis-à-vis de la droite.

Séance du 14 novembre 2023

L'idée qu'il y a aussi derrière ce macaron à la demi-journée ou à la journée, c'est que ce n'est pas un macaron à l'année. Dès le moment où vous avez pris un macaron pour une deuxième zone, vous ne vous posez plus la question : ce n'est qu'une fois par année, au moment où vous devez payer le macaron annuel, que vous vous posez la question de savoir si vous en avez besoin ou pas.

Lorsqu'il s'agit d'un macaron à la journée, vous essayez une fois, deux fois, et vous vous dites ensuite que vous n'avez pas besoin d'un macaron pour amener vos enfants à la crèche : la zone bleue suffit amplement, vous n'avez besoin que d'une heure sur place.

En effet, des discours tendent quand même souvent à dire que, si vous n'avez pas de macaron pour stationner dans une zone, vous ne pouvez pas y accéder en voiture. Mais si, vous pouvez y aller : il y a une zone bleue, vous pouvez y rester une heure et demie – ou un peu plus en fonction des arrondis – et en repartir. Mais vous ne pouvez pas y rester à la journée. Aussi, ces macarons, un peu à l'essai, doivent pouvoir servir à provoquer une réflexion chez la personne qui prend sa voiture.

Le but de toute cette politique, c'est tout de même de dire que la voiture ne doit pas être automatique. La voiture devrait être le moyen de transport à prendre en *ultima ratio* : s'il n'y a vraiment aucune autre possibilité, alors oui, la voiture est un moyen de transport tout à fait utile. Mais, globalement, si ce n'est que pour conserver son petit confort et ses petites habitudes, la voiture ne doit pas être le réflexe de base. Aujourd'hui, dans le monde dans lequel on vit, au XXI<sup>e</sup> siècle, c'est un choix que l'on doit faire. Et c'est possible.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote **l'amendement du groupe socialiste à l'art. 9, al. 2**, lequel est **accepté par 27 voix contre 4 et 9 abstentions**.

**M. Jean-Daniel Jeanneret**, président du Conseil communal, Économie, finances, action sociale et services internes : Le Conseil communal demande 5 minutes de suspension de séance suite aux débats qui ont été menés et aux différents arguments qui ont pu être portés à notre connaissance.

## **SUSPENSION DE SÉANCE DE 5 MINUTES.**

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Nous voici donc juste avant le vote. Nous vous remercions de la tenue des débats, de l'esprit dans lequel ils se

sont déroulés. Les choses ont été dites, mais correctement et, sur un sujet aussi chaud que celui-là, c'est déjà un bon résultat.

Depuis le début de cette législature, le Conseil communal se tient à l'écoute, il est solide, il avance et propose des solutions pour l'avenir. Nous avons beaucoup discuté de cette politique de stationnement au sein du Conseil communal. Nous avons essayé d'aider les services et d'arriver également avec des propositions dans les commissions.

Dans les commissions, nous avons vraiment toujours travaillé dans un très bon état d'esprit. Nous sommes arrivés à des compromis, à des concessions de part et d'autre, et il nous paraît remarquable que nous soyons parvenus à ce résultat.

Nous assumons ce bilan, cette démarche et les résultats auxquels elle a conduit. C'est pour cette raison que nous maintenons ce rapport et que vous pourrez passer au vote.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote d'ensemble les deux arrêtés relatifs au rapport 23.057, soit **l'arrêté concernant une demande de crédit** de CHF 1'745'000.00 TTC pour la modification de la politique de stationnement et **l'arrêté amendé portant modification du règlement concernant le stationnement** à usage public.

Le Conseil général **accepte le rapport 23.057 et les arrêtés y relatifs par 23 voix contre 17 et 0 abstention.**

## 23.062 - Postulat du groupe socialiste en lien avec le rapport 23.057 : « Bilan après une période de mise en œuvre de 2 à 3 ans »

### Développement :

La nouvelle politique de stationnement que propose le rapport du Conseil communal introduira des changements majeurs, lesquels vont nécessairement modifier nos habitudes et influencer nos choix en matière de mobilité. Pour autant, est-ce que les comportements attendus des uns et des autres iront dans la bonne direction et iront suffisamment loin afin d'atteindre les objectifs poursuivis ?

Les changements d'habitudes entraîneront-ils des effets « pervers » que nous ne pouvons pas encore imaginer aujourd'hui ?

Est-ce que l'instauration des parkings de quartier longue durée rencontrera le succès espéré ?

Enfin, et pour ne s'arrêter qu'à ces quelques exemples, est-ce que nous verrons enfin la création d'un abonnement Onde Verte pour une seule zone et est-ce que l'attractivité des transports publics sera au rendez-vous ?

Dans une société en constante évolution et face aux défis, notamment environnementaux, que nous devons affronter, les orientations politiques doivent être régulièrement réinterrogées et, cas échéant, adaptées.

C'est pour toutes ces raisons que nous demandons au Conseil communal d'élaborer un rapport en forme de bilan (avec, cas échéant, des propositions d'évolution), après 2 à 3 ans de mise en œuvre de la nouvelle politique de stationnement.

**M. Pierre-Alain Borel, PS :** Je pense que le texte est suffisamment clair. Nous faisons un pas vers l'avenir et, nous en avons parlé tout à l'heure, il y a un certain nombre de choses que nous allons essayer, comme les macarons à la demi-journée ou autres.

De plus, nous ne désespérons pas non plus qu'un jour nous arrivions à obtenir cette fameuse Onde Verte 1 zone. Cela nous permettrait de baisser le tarif de l'abonnement Onde Verte, étant donné qu'en ville de La Chaux-de-Fonds, il suffit d'avoir une seule zone pour pouvoir se déplacer d'un bout à l'autre de la ville.

D'autre part, en fonction des principes qui ont été définis dans le rapport et dans tout ce que nous avons voté ce soir, ce sera peut-être l'occasion de se reposer la question du prix de ce deuxième macaron. Mais ce sera peut-être aussi tout simplement l'occasion de se reposer la question de son existence : est-ce vraiment quelque chose qui nous amène aux objectifs qui étaient souhaités ? Faut-il, finalement, que l'on travaille avec 8 zones ou avec 14 zones ? C'est l'expérience qui nous dira tout cela.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que le Conseil communal puisse revenir avec un bilan de situation après quelques années. Nous avons indiqué 2 à 3 ans, en raison des délais de mise en œuvre. Il faut une certaine expérience et un certain recul : nous laisserons le Conseil communal juger de cette question.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Il nous paraît qu'avec un rapport qui pose un certain nombre de difficultés dans sa mise en œuvre, qui demande du recul, une analyse sera apportée dans les 2 à 3 ans, effectivement.

**Le postulat 23.062 ne faisant l'objet d'aucune opposition, il est donc accepté sans débat.**

## **23.063 - Postulat des groupes socialiste, Les Vert-e-s et POP en lien avec le rapport 23.057 : « Etude afin d'identifier les catégories de personnes les plus péjorées par l'introduction d'un second macaron et à déterminer quelles réponses pourraient être apportées pour ces personnes »**

### Développement :

Comme le relève le Conseil communal dans son rapport, la nouvelle politique de stationnement proposée peut, tout à la fois, paraître modeste pour les uns et ambitieuse pour les autres. L'accroissement du trafic motorisé a des conséquences néfastes non seulement sur la qualité de vie, mais aussi en termes de dérèglement climatique et de biodiversité.

Ainsi, s'il est devenu indispensable de réduire fortement l'impact du trafic en passant par des contraintes financières, les groupes PS, POP et des VertEs sont soucieux que les modifications de nos modes de vie se fassent au détriment des personnes qui, sans avoir de moyens financiers importants, sont obligés de se déplacer en ville en voiture. On peut penser ici, de manière non exhaustive, aux personnes qui travaillent avec des horaires en partie de nuit et qui ne peuvent pas se rendre à leur travail ou retourner chez elles en transports publics, aux familles monoparentales qui, en même temps qu'un emploi à plein temps doivent jongler avec la préparation des repas, les rendez-vous chez le pédiatre, et peut-être quelques heures supplémentaires pour joindre les « deux bouts », ou encore des personnes à mobilité réduite pour qui chaque déplacement en bus est une véritable épreuve.

C'est pourquoi, nous demandons au Conseil communal d'examiner comment il pourrait identifier par grands groupes les situations pour lesquelles un second macaron est indispensable, mais dont l'acquisition péjorerait de manière significative le niveau de vie des personnes concernées, et d'examiner quelles réponses pourraient être proposées, afin d'atténuer les conséquences d'un deuxième macaron pour ces personnes.

Il peut, bien sûr, être question d'une tarification réduite, mais aussi d'un fractionnement du paiement, d'un macaron mensuel que l'on pourrait ne prendre que certains mois, ou encore de tout autre solution permettant de répondre aux objectifs visés.

Afin d'identifier les personnes concernées, on pourrait, par exemple, se baser sur le fait qu'elles ont au moins un enfant à charge de moins de 12 ans et/ou qu'il s'agit de familles monoparentales et/ou encore que leur revenu se situe en dessous d'un certain montant (à rapprocher par exemple des dispositions relatives aux subsides de l'assurance-maladie ou d'autres dispositifs de soutien).

**M. Pierre-Alain Borel, PS :** J'espère que vous ne ferez pas une overdose ce soir à force de m'entendre, car cela finit par faire beaucoup.

Nous l'avons relevé lors du débat général sur le rapport : il est clair qu'il faudra changer nos habitudes, qu'il faudra envisager comment il est possible

de faire pour renoncer parfois à la voiture. Et c'est quelque chose d'important.

Malgré tout, la voiture n'est pas toujours un choix, ni un luxe, d'ailleurs : dans certains cas, elle est parfois, malheureusement, une nécessité. On pense, par exemple, à certaines personnes à mobilité réduite, qui ont de la peine à utiliser les transports en commun, ou encore à des personnes qui travaillent en équipe selon des horaires un peu décalés, et qui doivent se rendre sur leur lieu de travail à 1h ou 2h du matin quand il n'y a pas de bus.

Vous allez me dire qu'à 2h du matin, il est possible de parquer sa voiture où l'on veut. Le problème est que l'on ne peut pas avoir laissé sa voiture n'importe où quand on quitte son travail à 9h, 10h ou 11h le lendemain matin. Cela peut éventuellement poser un certain nombre de problèmes.

D'autre part, on peut aussi imaginer que des familles se trouvent dans ce genre de cas. On nous a expliqué tout à l'heure que certaines infirmières – qui, heureusement, habitent près de l'hôpital – pouvaient rencontrer des difficultés.

Ainsi, c'est en pensant à toutes ces personnes que nous avons déposé ce postulat avec les groupes POP et des Vert-e-s. Nous connaissons toutes et tous des situations comme je viens de les décrire. Malheureusement, nous ne sommes pas des spécialistes de la manière dont on peut résoudre très exactement ces problèmes. Nous avons aussi de la peine à quantifier ces situations. Y en a-t-il beaucoup ? Cela représente-t-il quelques cas ?

C'est pourquoi nous souhaitons que le Conseil communal puisse regarder, examiner, identifier quelles pourraient être ces situations problématiques, et dans quelle mesure, il pourrait aussi apporter des réponses qui soient justes, proportionnées, mais aussi réalisables par notre administration. C'est aussi pour cela que nous ne sommes pas venus nous-mêmes avec des solutions. Nous avons relevé les problématiques que l'on peut rencontrer et, dans notre texte, nous avons échafaudé un certain nombre de pistes. Mais ce ne sont évidemment que des pistes, qui sont ensuite laissées à l'appréciation du Conseil communal pour sa réponse.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Je ne cache pas que la demande qui nous est faite sera compliquée à satisfaire, dans la mesure où il faudra que les services aient l'échine souple et l'imagination productive. Cela me paraît être effectivement quelque chose de plus délicat que la demande précédente.

Néanmoins, nous sommes arrivés à trouver une solution pour les médecins, les artisans, etc. Il n'y a donc pas de raison de ne pas essayer. Nous

Séance du 14 novembre 2023

pouvons donc également accepter ce postulat, moyennant les réserves que j'ai données : ce ne sera pas forcément d'une évidence totale et cela ne viendra pas forcément dans les quelques jours qui suivent.

Le postulat étant combattu, la discussion est ouverte.

**M. Alain Vaucher**, PLR : Voilà que nous venons d'accepter un rapport qui combat le trafic interne et, essentiellement, « que » le trafic interne de la personne qui habite à La Chaux-de-Fonds et qui travaille à La Chaux-de-Fonds, étant donné que les zones bleues permettent toujours le trafic interne pour les déposes, une petite course par-ci, des courses par-là. En soi, c'est très bien, mais ce sont essentiellement les travailleurs qui sont concernés.

Nous ne nous sommes pas opposés à un postulat qui demandait un bilan de cette politique de stationnement d'ici 2-3 ans. Là, on rajoute un postulat pour chercher qui pourrait être exempté, ou diminuer, réduire son macaron, pour de bonnes ou de moins bonnes raisons. Nous ne voyons pas du tout le besoin d'accepter ce postulat et nous nous y opposons.

**M. Pascal Kaufmann**, PVL : J'aimerais réagir par rapport au postulat. Vous voyez bien que La Chaux-de-Fonds n'est pas une ville comme les autres : on crée des contraintes et, ensuite, on fait de l'épicerie. C'est vraiment typique de la mentalité chaux-de-fonnière. Franchement, ce postulat est un peu la goutte qui fait déborder le vase.

Nous n'avons pas rejeté le postulat précédent, nous l'avons accepté volontiers, car c'est important. Mais il demande des chiffres. On disait tout à l'heure que l'on mettait la charrue avant les bœufs : c'est vraiment cela. Si nous avons déjà ces chiffres, cela nous amènerait peut-être à accepter ce projet. Mais non : on fait déjà le projet et l'on demandera ensuite des chiffres.

C'est vraiment typiquement une mentalité à La Chaux-de-Fonds : créer des contraintes et trouver ensuite des petits arrangements entre nous. Nous ne soutiendrons donc pas ce postulat.

**M. Karim Boukhris**, POP : Visiblement, quand c'est à gauche, c'est quelque chose de gauche, cela ne va pas. Quand c'est à droite, cela ne va pas non plus. Pour finir, on fait comme on le sent.

L'idée de ce postulat, c'est que la mise en place des 8 zones, telle que votée ce soir, va contraindre les gens à réfléchir s'ils veulent ou non un second macaron. C'est vraiment le but du rapport qui vient d'être voté : que la plupart des gens fassent le choix de ne *pas prendre* ce second macaron. Mais il restera tout de même certaines personnes pour lesquelles, de fait, ce deuxième macaron sera indispensable.

C'est pour cette raison que, dans le cadre de cette réflexion, il faudra voir quelles personnes pourraient être touchées. Nous ne savons pas encore aujourd'hui qui va faire ce choix, qui ne le fera pas, qui sera vraiment contraint d'acheter un deuxième macaron. Dans ce cas-là, il s'agira de voir si une aide est possible pour rendre ce deuxième macaron acceptable financièrement. C'est tout.

Ce n'est pas une question de mettre la charrue avant les bœufs. Tant que nous n'aurons pas mis en place les 8 zones dans cette ville, tant que nous n'aurons pas réduit le trafic interne, nous ne pourrons pas identifier les personnes qui auront, de fait, un besoin clair d'obtenir un second macaron. C'est pour cela que nous vous demandons d'accepter ce postulat : afin de savoir, lorsque ces personnes seront identifiées, s'il est nécessaire d'alléger leur facture ou non.

**Mme Mélanie Russi**, PLR : Juste une petite remarque que j'avais déjà faite en commission : pour moi, peu importe que ce soit un premier macaron ou un deuxième, le prix doit être identique pour tout le monde. Sinon, cela revient, une fois de plus, à dire que l'on va taxer davantage les revenus moyens à élevés, sachant que les revenus moyens, aujourd'hui, ne sont peut-être parfois plus des revenus moyens au vu de l'inflation. De plus, le sentiment que ce sont les riches qui paient pèse déjà beaucoup dans la population. Aussi, je me demande si le but est finalement de tous les faire fuir...

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Nous allons étudier la situation et proposer des solutions. Rien ne dit encore que notre critère sera le revenu. Cela pourrait être la situation familiale. Ne faisons donc pas de procès avant d'avoir fait les choses. Nous allons faire l'exercice et nous ne savons pas sur quoi il débouchera. Nous promettons de faire l'exercice et c'est tout. Nous n'avons pas d'autre intention, mais quand même pas celle de mettre la charrue avant les bœufs.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote le **postulat 23.063**, lequel est **accepté par 22 voix contre 17 et 1 abstention**.

## **23.059 - Résolution urgente du groupe UDC : « Eclairage nocturne de la ville lors des travaux de déneigement » déposée le 9.11.2023**

**En 2022, notre Autorité a voté un texte qui demandait d'éteindre l'éclairage public la nuit, afin de faire des économies d'énergie. Nous demandons que la ville soit rallumée chaque nuit où des travaux de déneigement sont en cours.**

### Développement :

En 2022, notre Autorité a voté un texte qui demandait d'éteindre l'éclairage public nocturne de 00h15 à 05h30 en semaine et de 02h15 à 05h30 le week-end, afin de faire des économies d'énergie. Ayant maintenant un peu de recul, cette extinction a l'air d'être bien acceptée et ne pose pas spécialement de problèmes. D'ailleurs, pourrait-on savoir qu'elle est l'économie réalisée grâce à cet artifice ?

En revanche, il y a un point où cela pose de graves problèmes, notamment en termes de sécurité. En effet, lorsqu'en période hivernale, la Voirie, ainsi que les entreprises privées partent déneiger à 03h00 du matin, une ville entièrement dans le noir est très dangereuse, surtout pour les travailleurs à pied. Si l'on rajoute un temps neigeux et venteux, cela devient vraiment très périlleux et risqué. La Voirie a équipé ses employés de lampes frontales et de bâtons lumineux, afin d'essayer de les rendre visibles pour les véhicules, mais ce n'est pas suffisant. Nous pensons qu'il faut agir avant qu'il y ait un accident. C'est pourquoi nous demandons que, à chaque fois qu'une alarme neige est déclenchée, la ville soit allumée normalement. Nous pensons que l'économie d'énergie ne sera que peu péjorée et qu'il faut agir rapidement, afin que, dès cet hiver, les employés se sentent en sécurité lorsqu'ils déneigent notre ville.

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet préalablement l'acceptation du caractère d'urgence au Conseil communal.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Nous pouvons admettre que la question posée concerne une problématique actuelle et que cela n'aurait pas de sens de la reprendre dans deux mois. Aussi, nous pouvons accepter l'urgence.

Personne, dans l'assemblée, ne s'opposant au caractère d'urgence, la présidente passe donc la parole à l'auteur de la résolution pour son développement.

**M. Jean-Pierre Brechbühler**, UDC, donne lecture du développement de la résolution.

**Mme Béatrice Thiémond-Clémentz**, Les Vert-e-s : Quand j'ai lu cette résolution, je l'ai trouvée intéressante. Lorsque nous en avons parlé, avec Les Vert-e-s, nous étions plutôt favorables, et nous l'accepterons sans doute.

L'élément nouveau, c'est que, en Commission INFRUEN, hier, nous avons reçu des explications du préposé à ces aspects-là. Il m'a assez convaincue sur le fait que des moyens seront mis à disposition du personnel et pour les camions, afin d'assurer un bon éclairage.

Aussi, je ne sais pas si le texte a encore lieu d'être, mais Les Vert-e-s sont favorables à l'acceptation de cette résolution.

**M. Pierre-Alain Borel**, PS : Fondamentalement, le groupe socialiste n'est pas opposé à cette résolution. Nous nous posons toutefois la question de la faisabilité technique : il nous paraît quand même un peu compliqué d'avoir des quartiers qui s'éteignent, puis de décider tout d'un coup d'y faire une intervention neige et de les rallumer.

Outre cette question-là, nous pensons effectivement que ce qui est important, c'est que les collaborateurs de la Ville puissent travailler de manière sûre. Nous entendons donc avec intérêt ce que le Conseil communal nous dira à ce sujet. Cela dit, nous ne sommes pas opposés.

**M. Karim Boukhris**, POP : Je donne plutôt un avis personnel, vu que nous n'avons pas discuté en groupe de cette résolution. En ce qui concerne le personnel de la commune, je pense que nous avons affaire à des professionnels, qui savent faire attention à des camions et des machines qui tournent autour d'eux. Je pense que les mesures qui sont prises au sein du Service des espaces publics peuvent faire en sorte que le danger soit minime. Cependant, il reste que, lors d'une intervention en pleine nuit en ville, il n'y a pas que des professionnels, mais aussi des gens qui ne sont pas toujours dans un super-état d'attention à ces heures-là... [*Ndlr : rires de l'assemblée*]

De prime abord, je serais aussi plutôt favorable à cette résolution, car il est vrai que je n'ai pas envie d'attendre qu'il y ait un accident avec un fêtard rentrant ou quelqu'un d'autre... Ce n'est pas une protection particulière pour une population spécifique... [*Ndlr : rires de l'assemblée*] Voilà mon avis sur cette résolution.

**M. Patrick Herrmann**, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Comme cela a été dit, le SEP a été rendu attentif à ces difficultés d'éclairage, à l'extinction nocturne. Il a pris des dispositions, déjà l'année passée, pour équiper tous ses collaborateurs de

Séance du 14 novembre 2023

lampes frontales, qui leur permettent de travailler efficacement, dans la mesure où déneiger les rues sans lumière paraît extraordinairement difficile. Vu la situation et l'éventuelle dangerosité des choses, il était prévu, cette année, d'équiper de rampes lumineuses une partie de la flotte de véhicules – l'équipement a d'ailleurs déjà commencé – afin qu'ils soient très visibles, mais aussi qu'ils éclairent très bien. Nous avons donc pris des dispositions en ce qui nous concernait.

Concernant la possibilité d'allumer la lumière sur demande, je me suis adressé à Viteos, qui m'informe que la commande de l'éclairage public pourrait effectivement être modifiée manuellement si l'alerte neige leur parvient au moins 12 heures avant ledit jour ouvrable... [Ndlr : rires de l'assemblée] Vous comprenez que cette solution ne paraît pas la plus adéquate pour rassurer concernant la sécurité. La lumière ne peut pas s'allumer quelques heures après le passage des chasse-neige...

Une solution plus pérenne, qui demanderait un investissement en temps et en argent, pourrait être mise en place, avec un système SMS envoyé par la Ville, qui active l'éclairage. Il faudrait compter CHF 25'000.- à CHF 30'000.-, plus des coûts annuels d'exploitation.

La troisième solution serait de laisser allumer l'éclairage public toute la nuit, de novembre à février ou de novembre à avril suivant les années. Cela pose quand même un problème – et je parle du point de vue de ce que nous avons vécu cette année – car nous avons l'impression qu'une très grande majorité de la ville est très attachée à cette extinction nocturne.

Je l'ai dit et répété dans presque toutes les commissions où l'on m'a posé la question : j'ai eu un nombre extraordinairement minime de plaintes. Par contre, j'ai eu deux fois plus de gens qui étaient ravis et complètement satisfaits de la situation.

Je dirais que je peux accepter la résolution. Nous pouvons étudier un petit peu la chose, mais nous avons déjà étudié des pistes. Vous avez entendu les pistes évoquées : si l'une ou l'autre devait vous intéresser, vous pouvez revenir un jour peut-être avec une motion. Mais nous pouvons faire une étude.

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote la **résolution 23.059**, laquelle est **acceptée à l'unanimité**.

## 23.061 – Interpellation urgente du groupe PVL : « Le Bas du canton se développe. Comment l’appréhender ? », déposée le 13.11.2023

### Développement :

L'organe délibératif de la Ville de Neuchâtel a pris acte lundi 23 octobre du projet de territoire développé par le Conseil communal, qui envisage une hausse de 6'000 habitants et la création de 5'000 emplois supplémentaires d'ici 2040.

Ce projet ne risque-t-il pas de mettre à mal la volonté de domiciliation de notre commune et de tenter les Montagnons de s'installer dans le bas du canton ?

Face à ce défi, la Ville de La Chaux-de-Fonds a-t-elle la volonté – ou simplement la capacité (ressources, zones à bâtir, etc.) – d'imaginer un plan de cette envergure ?

Le groupe des Vert'libéraux demande au Conseil communal de lui faire part de sa vision à ce sujet.

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relevant que l'urgence est combattue par le Conseil communal, elle passe la parole à l'auteur de l'interpellation pour motiver le caractère urgent.

**M. Pascal Kaufmann**, PVL : L'urgence est uniquement motivée par le fait du fil de l'actualité. Ma collègue du Centre m'a fait la remarque juste avant que, de toute façon, cela pourrait être repris lors du débat. Mais je pense que l'important est de pouvoir en parler, d'avoir l'avis des autorités et, si possible, l'avis général de tous les groupes. Mais cela peut tout à fait être reporté à une autre fois, il n'y a pas de souci pour moi.

**M. Karim Boukhris**, POP : Concernant l'urgence, juste pour rassurer : au pire les interpellations sont traitées dans le cadre de la discussion du budget.

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote le caractère d'urgence, lequel est **refusé à l'unanimité**.

La séance est levée à 21h47.

La présidente :  
Ilinka Guyot

La secrétaire :  
Carmen Brossard

La secrétaire-rédactrice :  
Esther May Basse