



*VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS*

## **RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL**

relatif à  
à la mise en place de la politique de stationnement dans le cadre de la  
politique générale de la mobilité et d'une demande de crédit de  
CHF 1'070'000.- en complément du crédit spécial de CHF 400'000.-  
figurant au budget 2009

(du 2 avril 2009)

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

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

Le Conseil communal avait présenté au Conseil général du 28 novembre 2007 un rapport relatif à l'introduction d'une taxe de stationnement sur la place située au nord de la halte ferroviaire du Crêt-du-Loche. Le Conseil général avait admis la mesure pour ce parking mais demandait que celle-ci soit intégrée dans un concept global. De ce fait, le Conseil communal avait retiré ce rapport en annonçant revenir ultérieurement avec un rapport sur la politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal.

Conformément au plan directeur de la mobilité urbaine adopté par votre Conseil en date du 27.08.2002, le Conseil communal entend mettre en place une nouvelle politique de stationnement sur le domaine public.

#### **1 Buts**

La mise en place d'une politique de stationnement à La Chaux-de-Fonds vise les objectifs suivants :

- Contribuer à réduire les atteintes à l'environnement (bruit, pollution, engorgement des axes de transports).

- Favoriser les résidents par la mise en place de plusieurs zones «macarons» afin que ceux-ci puissent stationner près de leur domicile.
- Privilégier le stationnement de courte et moyenne durée, de manière à favoriser les commerces, les entreprises et les services et contribuer ainsi à dynamiser le centre-ville.
- Encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics, en prévoyant à leur intention des parkings performants aux abords de la ville.
- Inciter les entreprises à adopter des mesures encourageant leurs collaborateurs à réduire l'usage des transports privés individuels et délivrer des macarons aux entreprises connaissant néanmoins un déficit de stationnement sur le domaine privé.
- Redistribuer l'espace public et libérer en particulier les espaces dévolus aux piétons.
- Permettre la réalisation d'un réseau de bandes cyclables.

## **2 Constats**

Depuis de nombreuses années, le trafic individuel motorisé va en augmentant et rien ne montre qu'une baisse est prévue sans des mesures fortes sur la politique de transports.

Au niveau du trafic interne, les études de base ayant conduit à l'élaboration du plan directeur de la mobilité urbaine de 2002 ont démontré que 70% du trafic de la Ville était du trafic interne (origine-destination dans la Ville). Ceci est notamment lié à l'absence de politique de stationnement sur le domaine public.

Dans la partie centrale de la ville délimitée par les zones de stationnement 1 à 30 (cf. annexe), les chiffres 2008 sont les suivants :

Le nombre de ménages est de	10'986
Le nombre de véhicules immatriculés	9'326
Le nombre de places de parc privées	10'767
Le nombre de places en parkings commerciaux	1'565
Le nombre de places de parc sur le domaine public	6'635

On constate donc qu'il y a en théorie assez de places de parc privées pour pouvoir répondre au stationnement de tous les véhicules immatriculés en ville. En réalité, les places de parc privées ne sont pas toutes localisées où il y a une forte demande. Le nombre de places de stationnement exigé par bâtiment sur domaine privé est défini par le Règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.), du 16 octobre 1996 (art. 26 ss.) et par le Plan et règlement d'aménagement communal du 26 octobre 1998 (PRAC) (art. 79 ss.).

Les pendulaires extérieurs à la Ville sont en augmentation. Le chiffre est passé de 2914 en 1980, à 5005 en 1990, à 7220 en 2000, à 8275 en 2005 et à 10072 en 2007. Cette augmentation des places de travail est favorable du point de vue économique mais pose des problèmes en terme de mobilité car une grande majorité des pendulaires se déplacent en voiture et souvent seuls.

L'augmentation du trafic provoque également des problèmes au niveau environnemental. De nombreux bâtiments situés le long des axes prioritaires subissent des nuisances sonores dépassant les valeurs limites et quelquefois les valeurs d'alarme. Il importe donc d'agir afin de revenir à des valeurs plus acceptables et surtout légales. La Confédération a imposé aux collectivités publiques d'assainir les infrastructures routières d'ici 2018. Pour diminuer les nuisances sonores, il y a deux mesures qui concernent le trafic : la réduction de la charge de trafic et la diminution de la vitesse des véhicules. La politique de stationnement que nous vous proposons dans ce rapport vise ces deux paramètres.

### **3 Bases légales**

Sans citer exhaustivement les sources fédérales (Loi sur la circulation routière et ses ordonnances d'application notamment), il existe différentes bases légales qui légitiment la mise en place d'une politique de stationnement :

- Au plan fédéral, on pense en particulier à l'article 2a de l'ordonnance fédérale pour la signalisation routière, qui traite de la signalisation par zones.
- Plan directeur cantonal 2007: fiche A-02 « Gérer le stationnement » : Cette nouvelle fiche du plan directeur cantonal indique les mesures suivantes pour la gestion des places de stationnement :
  - Concept global de gestion du stationnement public, semi-public et privé à l'échelle de l'agglomération.
  - Modification de la loi cantonale sur les constructions, réglementation du nombre de places à construire (réduction).
  - Modification de la loi cantonale sur les transports publics: conditions en matière de stationnement dans le cadre des indemnités de transports publics.

Il est prévu de modifier les deux lois cantonales précitées en 2009. La mise en œuvre des actions, dont le concept global de la gestion du stationnement, devra être réalisée pour 2010.

- Projet d'agglomération : La fiche A-02 susmentionnée du plan directeur cantonal 2007 est reprise dans la fiche 15 du projet d'agglomération déposé à Berne en décembre 2007, à la base de la décision du Conseil fédéral de soutenir financièrement les projets de développement des transports publics dans le canton de Neuchâtel (TransRUN notamment).
- Plan directeur communal de la mobilité urbaine de 2002 : une des mesures proposée était la mise en place d'une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal avec une prise en compte des spécificités de chaque quartier.

## **4 Conception de la mobilité et du stationnement à La Chaux-de-Fonds**

### **4.1 Introduction de la zone bleue**

L'objectif de l'introduction de prescription de zone bleue sur **tout le périmètre urbain** avec possibilité de macaron sur une grande partie de celle-ci est de réduire la possibilité d'occuper le domaine public gratuitement pour un stationnement de longue durée. Donner la priorité au stationnement de courte durée est favorable à la vie commerciale. Moyennant une contribution financière pour l'achat d'un macaron, les habitants et les entreprises de la zone urbaine conserveront la possibilité de stationner de manière illimitée. Les possibilités de stationnement de longue durée pour les pendulaires seront réduites sans être totalement supprimées. Cette catégorie de personnes, qui contribue à la bonne marche de notre économie locale, doit pouvoir bénéficier de mesures d'accompagnement visant également à leur assurer une certaine commodité et à maintenir les caractéristiques de mixité du tissu urbain communal. La zone bleue favorise également l'accession du plus grand nombre aux possibilités de parcage. La Ville doit en effet se soucier de continuer d'offrir des conditions favorables au maintien et au développement de ses fonctions urbaines (emplois et activités de centre), sous peine de les repousser dans des zones aujourd'hui plus faiblement urbanisées en contribuant ainsi à l'étalement urbain et au mitage du territoire, ce qui serait contraire aux principes généraux de l'aménagement du territoire.

### **4.2 Introduction de zones pour le stationnement**

La mise en place de la politique de stationnement va se faire par la définition de zones de stationnement. Celles-ci concerneront un nombre de rues précis où le titulaire aura le droit de garer sa voiture pour une durée illimitée. Ces zones ont été déterminées dans le cadre d'une vision

globale qui figure en annexe. Ces zones permettent aux habitants et employés de trouver rapidement une place à proximité de leur lieu de résidence ou de travail. Sans l'instauration de ces zones, la situation resterait similaire à maintenant avec les mêmes problèmes de trafic et des coûts supplémentaires pour les automobilistes du fait de l'obligation d'achat d'un macaron pour stationner sur le domaine public. Chaque zone sera numérotée (annexe) et chaque véhicule aura le droit de stationner dans la/les zones autorisées par le macaron octroyé.

### **4.3 Hiérarchisation du système routier**

La définition des zones s'est faite en relation avec la hiérarchie du système routier. La solution retenue consiste à utiliser les routes sur lesquelles circulent les TRN – qui y resteront prioritaires – principalement à des fins de mouvement et à tisser ainsi un système de rues collectrices se profilant comme une toile d'araignée dans la ville. Ces rues collectrices doivent pouvoir disposer du statut de « voie rapide » avec une vitesse de 50km/h. Le stationnement y sera réduit, voire interdit. On prêtera une attention particulière à la sécurité aux abords des écoles.

Cette trame constituée des rues collectrices nord-sud / est -ouest a pour effet de constituer naturellement des périmètres carrés ou rectangulaires au sein desquels le stationnement et la vitesse seront réglés de manière uniforme et les rues utilisées uniquement pour la desserte fine (jusqu'aux habitations ou aux commerces). Ces périmètres constitueront les zones.

La consultation du plan des collectrices et de celui des zones qui sont joints devrait être de nature à donner à chacun une idée précise du système projeté.

### **4.4 Zones 30 km/h**

Il est prévu de limiter la vitesse à l'intérieur des zones de stationnement à créer à 30 km/h. Cette restriction est un gage de sécurité pour les usagers motorisés, les cyclistes et les piétons. Le fait que ces zones offrent des possibilités de parcage entraînant des manœuvres de la part des conducteurs confirme la nécessité de cette prescription.

La mise en zone 30 km/h dans les quartiers n'est pas de nature à bouleverser les habitudes des usagers. Force est de constater que déjà aujourd'hui il n'est guère possible de rouler à une vitesse supérieure dans une grande partie de la ville en damier. Dans cet espace comme dans les quartiers périphériques, cette mesure permettra de répondre à la demande croissante des riverains de voir se réaliser des zones 30 km/h.

Dans une zone 30 km/h, la règle de circulation principale qui s'applique est celle de la priorité de droite ; encore une fois, il s'agit d'un principe

connu qui s'est largement généralisé dans notre ville et auquel la plupart d'entre nous est habituée.

#### **4.5 Signalisation**

La législation exige la répétition de la signalisation à chaque intersection. Par sa structure en damier la Ville de La Chaux-de-Fonds demande de ce fait un nombre très important de signaux de circulation. La constitution de zones a l'avantage de permettre de ne poser qu'une signalisation d'entrée et une signalisation de fin de zone, sans tenir compte des intersections internes à la zone, ce qui induit une économie substantielle du coût ainsi qu'une amélioration au niveau de l'impact visuel dans les quartiers (art. 2a al. 3 OSR).

La législation n'autorisant pas plus de trois réglementations du trafic sur un signal (art. 2a al. 4 OSR), il est prévu de constituer des signaux d'entrée et de fin de zone comprenant la zone bleue, la vitesse à 30 km/h et dans la mesure du possible les prescriptions de parcage en hiver.

Le principe de base est d'éviter d'ancrer le signal dans le sol, ce qui nécessite une intervention de fouille et une fixation géographique définitive. Tous les services de la Ville ont adhéré à la formule de la dépose d'un plot de béton de forme carrée avec les angles coupés et d'un cadre de type totem permettant la pose de 3 prescriptions (voir *annexe 3*). Le coût d'un signal de ce type sera du même ordre que ceux placés jusqu'à ce jour (CHF 3'500.-), cependant sa durée de vie sera deux fois supérieure.

#### **4.6 Calendrier de mise en œuvre des zones**

Il est prévu la mise en œuvre de 9-11 zones par an sur une période de 5 ans. Ceci permet d'échelonner l'investissement, d'enregistrer des expériences sur le comportement des citoyens, de mettre en place simultanément les mesures d'accompagnement (ex : parking d'échange à proximité de certaines zones) et cas échéant d'apporter des corrections en cours de route. Une conséquence éphémère de l'échelonnement des zones est le report de trafic dans les zones adjacentes. La partie centrale représentant environ 30 zones devrait pouvoir être réalisée dans les 3 ans.

Il est à noter que l'intégralité du périmètre urbain a été soumis au plan de zones de stationnement. Le Conseil communal évaluera en fonction des premières expériences réalisées la pertinence de la mise en œuvre d'autres zones périphériques.

## 4.7 Tarification des macarons

Pour rappel, le macaron permettra à son détenteur de stationner sans limite de temps dans les zones concernées, sauf indication contraire.

Le Conseil communal souhaitant maintenir une certaine modicité des coûts de stationnement, il convient de trouver une solution attractive qui respecte la cohérence entre le coût d'un « macaron » pour un résident et le coût d'une journée ou d'un mois sur un parking d'échange pour un pendulaire. Pour respecter le principe énoncé ci-dessus, le tarif avoisinera les montants sous mentionnés. Dans la phase de mise en œuvre des trois premières années, le tarif évoluera de manière progressive.

- « Macaron » zone bleue : CHF 110.- par an (graduellement CHF 40.- la première année et CHF 80.- la deuxième année) Des formules par mois ou trimestre seront également possibles.
- Les entreprises pourront obtenir des macarons au prix de CHF 340.- par an (graduellement CHF 120.- la première année, CHF 240.- la deuxième année). Pour les entreprises, l'obtention des macarons se fera moyennant certaines conditions mentionnées dans le chapitre 5.2.
- Journée horodateur à CHF 10.- assortie d'une possibilité d'utiliser les transports en commun, le ticket faisant office de titre de transport journalier. Un billet journalier pourra également être demandé sans la combinaison des transports et ceci au prix de CHF 5.-. Cette solution évite le coût de la mise en place d'un contrôle fastidieux et l'implantation de nouveaux distributeurs de billets. De plus, elle est identique à celle appliquée dans d'autres villes de Suisse.
- Macaron à gratter pour une seule journée ceci à l'intention des différents usagers au prix de CHF 10.- par jour.
- Pour les pendulaires stationnant sur les parkings d'échange, il sera possible d'acheter des macarons par mois, trimestre ou année ceci avec la possibilité d'utiliser les transports publics. Les prix comprenant la combinaison « stationnement + transports publics » ont été calculés en prenant en compte les nouveaux tarifs qui seront introduits au 1<sup>er</sup> juin 2009 dans le cadre de la communauté tarifaire intégrale (CTI), à savoir pour un abonnement pour la zone 20 qui couvrira les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle : 1 semaine : CHF 31.-, 1 mois : CHF 62.- et 1 année : CHF 558.-. Ces chiffres ne sont que provisoires puisque pas encore arrêtés définitivement par la CTI.

## **4.8 Présentation de deux cas concrets**

Comme annoncé dans le chapitre 4.6, la mise en place des zones de stationnement va se faire de manière progressive. De ce fait, il n'est pas possible de présenter en détail dans ce rapport l'aménagement de chaque rue ou place publique mais uniquement les grands principes, ce d'autant que la mise en zone proprement dite est de la compétence du Conseil communal et fera l'objet d'arrêtés particuliers le moment venu.

Néanmoins, à titre d'exemple, deux cas de zones de stationnement vous sont présentés en *annexe*.

## **5 Conséquences de la politique de stationnement pour les différents usagers**

Les demandes de stationnement varient en fonction des activités de chacun:

- travail : stationnement de longue durée durant la journée
- achats, visites, loisirs : stationnement de courte à moyenne durée
- stationnement des résidents : longue durée, nuit et jour et week-end.

Actuellement l'offre de stationnement est surtout de durée illimitée. Sur quelques places publiques et à proximité des zones commerciales, le stationnement est limité dans le temps. Les places de stationnement sur domaine privé ne sont pas directement concernées par la politique de stationnement.

### **5.1 Habitants**

L'introduction d'un marquage de zones bleues étant contraignante pour les riverains, elle doit être assortie de la mise en œuvre d'un macaron à l'habitant, délivré contre paiement d'une taxe.

Ce macaron offre la possibilité de laisser son véhicule sans limitation de temps dans une zone définie. Il ne garantit en revanche pas d'y trouver une place libre.

Il est important de relever ici que d'une part un ratio place de stationnement/nombre de véhicules par zone a été calculé pour éviter un déficit en places dans certaines zones et, d'autres part, que l'introduction de la zone bleue est de nature à augmenter le taux de rotation des véhicules donc d'éviter les voitures « ventouses » dans les quartiers et notamment à proximité du centre-ville.

Dans une autre zone où le macaron n'est pas valable, c'est la prescription traditionnelle de zone bleue qui prévaut. Le macaron ne sera en effet

valable que pour une seule zone sauf dans certaines « petites » zones de la ville en damier où le macaron pourra être utilisé dans plusieurs zones adjacentes du fait de leur étroitesse.

Dans un premier temps, chaque personne résidant <sup>1</sup> en Ville aura le droit d'acquérir un macaron pour son véhicule immatriculé dans le canton. Une personne travaillant et habitant à La Chaux-de-Fonds ne pourra acquérir qu'un macaron dans la « zone » de son lieu de résidence et non dans la « zone » de son lieu de travail. Les règles pour l'octroi des macarons sont de la compétence du Conseil communal. L'Arrêté concernant l'octroi des vignettes de stationnement se basera sur celui de la Ville de Neuchâtel. Il sera par contre simplifié et moins contraignant.

Ces mesures sont donc de nature à garantir aux habitants des quartiers eux-mêmes un nombre suffisant de places à proximité de chez eux.

Sur certaines places publiques et sur certaines voiries à proximité des zones commerciales (ex : place du marché), les macarons ne seront pas valables. En effet, la possibilité d'utiliser le macaron habitants ferait chuter le taux de rotation des places de parc et l'accessibilité aux commerces en serait fortement diminuée.

## **5.2 Entreprises**

En ce qui concerne les entreprises, il est prévu dans un premier temps que chaque entreprise aurait droit en tout à un nombre de macarons correspondant à 20% de ses effectifs. En fonction des cas particuliers, un nombre supérieur de macarons pourrait être accordé à condition que l'entreprise s'engage dans un plan de mobilité (encouragement du co-voiturage, incitation en faveur des transports publics et des modes dits « doux », aménagement des horaires, gestion des places de stationnement sur domaine privé, etc.).

## **5.3 Commerces**

Les activités commerciales sont très sensibles à l'accessibilité des lieux où elles se développent. Le stationnement qui permet cette accessibilité constitue un souci permanent des commerçants pour la valorisation de leur activité.

Dans le centre-ville, la courte-moyenne durée de stationnement permettra une meilleure rotation des véhicules pour accroître l'accessibilité aux commerces.

---

<sup>1</sup> Résident : personne inscrite auprès du Contrôle des habitants et domiciliée dans une zone déterminée de stationnement

## **5.4 Autres usagers**

Le stationnement lié aux activités professionnelles ne se limite pas au stationnement régulier de longue durée généré par les déplacements domicile-travail des actifs, il recouvre aussi celui des visiteurs d'entreprises ou d'équipements publics et celui généré par les activités elles-mêmes de ces entreprises. Les caractéristiques de leurs déplacements (durée de stationnement, répartition horaire) contraignent souvent ceux-ci à utiliser la voiture particulière, qu'ils cherchent en général à garer au plus près de leur lieu de visite pour de moyennes ou courtes durées. Le stationnement des visiteurs et celui lié à l'activité de l'entreprise ne peut donc être abordé de la même façon que celui des pendulaires, pour lesquels les transports en commun offrent assez souvent une alternative efficace à l'automobile.

Différentes formules ponctuelles (ex : macaron à gratter) seront développées afin de répondre à une demande de personnes de passage à La Chaux-de-Fonds pour raisons professionnelles ou de villégiature et adaptées à certaines caractéristiques d'activités particulières.

## **6 Mesures d'accompagnement**

La volonté d'apporter une forme de restrictions pour le parcage de longue durée sur domaine public dans la ville oblige à trouver des alternatives pour les usagers avec des incitations pour l'utilisation des transports publics et des modes de déplacements doux.

### **6.1 Parkings d'échange**

Les parkings d'échange ont pour principale vocation de favoriser le report modal, en accueillant la demande de stationnement des pendulaires désirant utiliser les transports en commun pour atteindre leur destination finale. En cela, leur fréquentation se caractérise par une utilisation maximum durant la journée et très faible la nuit, le samedi et le dimanche. Cette particularité permet d'envisager des utilisations complémentaires, notamment lors de manifestations ponctuelles (ex : patinoire, centre sportif, infrastructures culturelles, etc.).

Ces parkings d'échange doivent être réalisés de façon coordonnée avec l'entrée en vigueur des futures zones, ceci afin de pouvoir répondre à la demande de stationnement des pendulaires extérieurs à la ville. Dans le contexte actuel, la formule la plus simple et la moins onéreuse, dans un premier temps, est d'utiliser les places disponibles. Plusieurs sites pour des parkings d'échange sont à l'étude. En voici une liste non exhaustive dont la mise en fonction sera analysée en cohérence avec la mise en place des zones.

- La place des Forains, dont la distance avec le centre-ville est modeste et dont la desserte par les TRN a été améliorée en 2008. Cette place ne pourra toutefois vraisemblablement pas être utilisée dans sa totalité du fait des nombreuses manifestations.
- Le parking des Rosiers et la rue des Mélèzes, situé à une interface de transports publics. Des mesures spécifiques seront prises lors de fortes affluences à la piscine et à la patinoire.
- La rue de la Pâquerette pourrait également être utilisée comme parking d'échange, notamment lors de manifestations à la place des Forains.
- Le parking de la gare du Crêt-du-Loche.
- Le parking de l'aéroport. L'ensemble du parking ne sera pas mis en parking d'échange notamment pour répondre aux besoins de stationnement du café de l'aéroport.

De plus, des discussions sont en cours pour une affectation partielle du parking du centre commercial des Eplatures comme parking d'échange.

En outre, conformément à la volonté exprimée par le Conseil général lors du débat sur la structuration et la capitalisation des sociétés immobilières, le Conseil communal envisage de confier à une société immobilière en mains de la ville le développement de parkings souterrains de quartiers, répondant à la fois aux besoins des habitants et d'entreprises, d'institutions ou d'infrastructures générant un trafic important. Pour le Conseil communal en effet, des solutions doivent être proposées permettant la suppression progressive du stationnement sur les trottoirs et le développement du stationnement dans les jardins et espaces verts de la ville doit être exclu. A ce sujet, le Conseil communal proposera lors d'une prochaine révision du Plan et règlement d'aménagement communal de renforcer les restrictions à la construction de places de parc, garages ou box dans la ville en damier, afin d'en préserver les jardins et espaces verts, éléments caractéristiques de l'urbanisme chaud-fonnier et contribuant à la qualité de vie à proximité du centre-ville.

Outre la construction réalisée à l'hôpital et celle déjà approuvée par votre Conseil en lien avec la halle de gymnastique Volta, citons parmi les sites à l'étude pour le développement de tels parkings, le terrain situé au Sud-Est du Bois-du-Petit-Château (proximité du parc, du futur Naturama, du CIFOM-Ester, de la Bibliothèque de la ville, et de quelques entreprises privées), celui situé en Ouest du complexe théâtral de Beau-Site (proximité du TPR, de la piscine, de la patinoire et d'entreprises horlogères importantes) ou encore celui situé en Ouest des Abattoirs (proximité des Abattoirs, de Polyexpo, d'une future gare ferroviaire et d'entreprises importantes). Une réflexion est par ailleurs en cours concernant le stationnement à proximité de la gare.

L'ensemble de ces parkings permettrait également le délestage des voitures des résidents en cas de fortes chutes de neige. La constitution de ces possibilités de parcage s'inscrit dans la logique globale de la philosophie présentée et implique la mise en place d'horodateurs sur ces sites. Le Conseil communal exclut pour l'heure le stationnement payant hors parking d'échanges.

Enfin, la question des parkings d'échange ne saurait s'aborder au seul plan local, de sorte que le Conseil communal soutient la réalisation de telles infrastructures à Morteau, Villers-le-lac et au Col-des-Roches. Pour ce dernier endroit, il convient de relever que, depuis l'horaire 2009, plusieurs trains desservent cette gare quotidiennement. Ces infrastructures contribueraient en effet à réduire le trafic qui traverse actuellement ces localités en provoquant d'importantes nuisances.

## **6.2 Report modal**

La mise en place d'une politique de stationnement devrait conduire à une utilisation d'autres modes de déplacement, à savoir les transports publics et la mobilité douce. Au niveau des transports publics, la Ville et les TRN travaillent sur la création de plusieurs sites propres (ex : sur la rue du Locle entre le giratoire du Grillon et le giratoire des Forges), et le contrat RUN « 3 Villes » prévoit l'instauration d'une cadence à la demi-heure aux heures de pointe entre Neuchâtel et le Locle.

Le réseau cyclable va faire l'objet d'une large consultation ces prochaines semaines et un rapport d'information vous sera soumis prochainement.

Au niveau des piétons, la création des zones 30 km/h dans les zones ainsi que les différents projets planifiés (ex : élargissement des trottoirs sur le Pod entre Espacité et Casino) devraient renforcer la sécurité et la qualité du réseau piéton.

## **6.3 Subventionnement abonnements transports publics**

Une autre mesure d'accompagnement pourrait être une subvention aux entreprises pour les employés prenant un abonnement de transport public. Cette subvention se ferait uniquement envers les entreprises qui participent également financièrement aux abonnements de transports publics de leurs employés. Le montant de la participation de la Ville n'a pas été déterminé car les entreprises n'ont pas encore été abordées. Les TRN vont également être consultés pour savoir si une participation de leur part pourrait être envisagée. Cette subvention serait limitée dans le temps. Des projets de cette nature sont également prévus dans le cadre de la communauté tarifaire intégrale.

## **7 Informations pour les usagers et les différents acteurs concernés par la mise en place de la politique de stationnement**

Pour mettre en place une politique de stationnement performante, il est important d'obtenir l'adhésion de l'ensemble des acteurs concernés : les commerçants, les résidents, les entreprises, les clients des commerces et les autres usagers. Pour être acceptées les mesures doivent être comprises. Il est donc capital de communiquer, d'expliquer les enjeux et les projets dans le détail, pour ceux qui sont déjà suffisamment avancés, et surtout les avantages pour l'ensemble des acteurs.

La phase de communication peut être menée de plusieurs manières. Aucune n'est actuellement clairement définie car l'approche sera probablement différente selon les interlocuteurs. Cependant, le Conseil communal envisage déjà les moyens suivants:

- Des séances d'informations.
- Un dossier dans la presse locale ou un tout-ménage, comprenant le plan détaillé des zones réglementées, des parkings et les trajets pour y accéder.
- Un courrier distribué aux habitants, aux entreprises concernées par une future « mise en zone », annonçant le calendrier de mise en œuvre.
- Sur une période de 15 jours après la mise en place de chaque zone bleue, l'apposition d'un "papillon" d'information sur les pare-brise des véhicules .
- Le site Internet.

## **8 Conséquences sur les finances**

La constitution de près de 50 zones à raison de 9-11 zones par an prendra 5 ans. Les coûts d'investissements de la première année sont un peu plus importants que pour les années suivantes en raison de l'investissement dans un logiciel de suivi du parcage et dans des horodateurs des parkings d'échange. Il faut savoir que cette nouvelle approche permettra de réduire le nombre de signaux de l'ordre de 40 à 50 % selon les zones, ce qui induit une économie du même ordre dans le futur pour le compte de fonctionnement du poste de signalisation.

Le coût total de CHF 1'620'000.- se décompose comme suit :

Signalisation au travers des totems	CHF	1'260'000.-
Marquage au sol	CHF	150'000.-
Horodateurs pour deux places (parkings d'échange)	CHF	150'000.-
Logiciel de traitement	CHF	23'000.-
Campagne d'information et matériel pour macarons	CHF	37'000.-

Le financement de cet investissement se décompose de la manière suivante :

### **Compte de fonctionnement 2009**

Marquage au sol (partiel)	CHF	90'000.-
Logiciel de traitement	CHF	23'000.-
Campagne d'information et matériel pour macarons	CHF	37'000.-

**Total compte de fonctionnement 2009** **CHF 150'000.-**

### **Crédit spécial 2009 (« mobilité douce »)**

Horodateurs pour deux places	CHF	150'000.-
Signalisation (partiel)	CHF	190'000.-
Marquage au sol (solde)	CHF	60'000.-

**Total crédit spécial 2009** **CHF 400'000.-**

**Crédit d'investissement à solliciter au Conseil général** (inscrit dans la planification un crédit de CHF 1'110'000.- pour la politique de stationnement)

Signalisation (solde)	CHF	1'070'000.-
-----------------------	-----	-------------

**Total crédit d'investissement** **CHF 1'070'000.-**

### **Conséquences sur les finances (crédit spécial 2009 et crédit d'investissement)**

La charge annuelle moyenne pour la Ville sera de :

- amortissement ( $1'470'000 * 10\%$ ) : CHF 147'000.-
- intérêts à 3.8 % (taux moyen des emprunts Ville) sur la moitié de l'investissement CHF 27'930.-
- soit une charge annuelle moyenne de CHF **174'930.-**

Ces investissements, dont la durée de vie est supérieure de 2 fois à ceux consentis jusqu'à ce jour dans ce domaine, conjugué au fait que dans ce laps de temps il ne sera pas nécessaire de renouveler les signaux supprimés, l'économie des charges de signalisation devient substantielle mais elle ne se voit qu'après 10 ans en raison des normes comptables d'amortissement à 10 ans et de la durée de vie des portiques de 20 ans.

## Incidences sur le compte de fonctionnement pour une année complète

	<b>COUTS</b>	<b>RECETTES - ECONOMIES</b>
Coût annuel du nouvel investissement y.c. intérêt	CHF 47'800.-	
Economie sur le remplacement des anciens signaux		CHF 100'000.-
Revenus des macarons		CHF 30'000.-
Economie sur les mesures hivernales		CHF 30'200.-
Revenus des horodateurs		CHF 280'000.-
Salaires des contractuels (2 ETP)	CHF 160'000.-	
Facturation des TRN (5.- par place de parc sur parking d'échange pour la desserte en transports publics)	CHF 200'000.-	
Electricité	CHF 20'000.-	
Entretien des appareils, maintenance	CHF 20'000.-	
Frais administratifs	CHF 15'000.-	
Amortissements des appareils et de l'informatique	CHF 34'600.-	
EXCEDENT DE CHARGES (période pour la mise en place de la politique de stationnement)	CHF 57'200.-	

## Projections

EXCEDENT DE RECETTES potentiel avec la mise en place de l'intégralité du plan de zones et un taux de demande de 25 % pour les 30 zones centrales		CHF 30'935.-
EXCEDENT DE RECETTES potentiel avec la mise en place de l'intégralité du plan de zones et un taux de demande de 50 % pour les 30 zones centrales		CHF 228'935.-

Pour la première année, on estime la demande à 600 macarons par nouvelles zones ouvertes, ce qui représente environ 25 % des places disponibles dans ces mêmes zones. Les parkings d'échange offrent env. 400 places, l'estimation est un taux de remplissage de 50 % pendant 200 jours. Ces différents chiffres pourront varier, en fonction de la capacité à mettre en œuvre les zones de stationnement, raison pour laquelle

l'estimation financière de la page précédente est délicate quant aux recettes des macarons et des horodateurs.

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

L'effectif de personnel défini dans le budget 2009 du Service du Domaine Public ne permet pas d'assurer le contrôle du périmètre de stationnement. L'introduction de nouvelles zones dont le contrôle jusqu'à ce jour était faible nécessite l'engagement de deux assistants/es du SDP de manière à pouvoir faire preuve d'équité envers la population et assurer le succès du système par un contrôle de qualité identique. La nouvelle activité de gestion des macarons sera prise en charge dans le cadre des ETP mentionnés ci-dessus.

La pose de signaux nécessitera également un travail conséquent pour les Travaux publics. La réalisation des blocs et la pose se feront sur une période de plusieurs années et pourront dès lors être planifiés dans le fonctionnement des différents services concernés.

## **10 Rapprochement et collaborations avec Le Locle**

Les mesures envisagées s'inscrivent dans les objectifs partagés entre les trois villes du canton dans le cadre du « réseau des trois villes » au sein du RUN. En incitant au report sur d'autres modes de transports ou au partage de véhicules, elles contribueront à la stabilisation, voire à la réduction du trafic pendulaire qui pénalise en particulier la qualité de vie au sein de la Ville du Locle à l'heure actuelle.

La politique envisagée est également conforme aux conclusions d'une récente étude concernant la mobilité au sein de l'agglomération urbaine du Doubs (AUD - regroupant Morteau, Villers-le-lac, Le Locle et La Chaux-de-Fonds) est dans le « couloir » Morteau – St-Imier.

S'agissant plus précisément du Locle, le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds insiste régulièrement auprès des autorités de cette ville sur l'utilité et la relative urgence d'un parking d'échange au Col-des-Roches pour réduire les nuisances des véhicules traversant la Mère Commune.

## **11 Eléments relatifs au développement durable**

La mise en place d'une politique de stationnement permettra d'améliorer les points suivants :

### **11.1 Aspects environnementaux :**

- Diminution des nuisances environnementales (bruit, pollution de l'air).
- Dans le cadre du ré audit pour le label de la cité de l'énergie, l'absence d'une politique de stationnement a été relevée.
- Diminution de la consommation des énergies fossiles puisque les habitants devront utiliser d'autres modes de déplacement (transports publics, mobilité douce, covoiturage, etc.).
- Le nouveau système de signaux envisagé évite les nuisances sonores liées aux fouilles, réduit de 30 à 40 % la forêt de signaux défigurant le paysage urbain et par là-même le besoin en matière première pour les fabriquer.

### **11.2 Aspects sociaux**

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.

### **11.3 Aspects économiques**

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 permettra d'augmenter l'attractivité des commerces au centre. L'attractivité résidentielle du centre-ville sera aussi renforcée.

## **12 Classement d'un postulat**

Lors de sa séance du 25 janvier 2007, le Conseil général a accepté sans opposition un postulat de M. F. Fivaz demandant au Conseil communal de généraliser à toutes les rues en sens unique la zone 30.

Le Conseil communal considère avoir répondu pour l'essentiel au postulat susmentionné et propose à votre Autorité d'en accepter le classement.

**Postulat de M. Fivaz (25 janvier 2007)**

*Postulat des Verts lié au rapport du Conseil communal sur le crédit SIM-TP 2007-2008.*

*Depuis quelques temps, les zones 30 se développent en ville, ce que nous saluons évidemment. Et comme à La Chaux-de-Fonds le sens unique n'est pas une exception mais une règle, nous demandons au Conseil communal de généraliser à toutes les rues en zone 30 à sens unique la pratique déjà en vigueur par exemple à la rue du Progrès. Pour des raisons de sécurité bien sûr, il faudra à chaque fois se demander si des aménagements sont nécessaires ou si même, parfois, cette pratique serait trop dangereuse pour être autorisée. »*

### **13 Conclusion**

La politique communale de stationnement ne constitue qu'un maillon, certes fort, de la politique des transports. La gestion et la maîtrise de la mobilité ne peut toutefois pas se baser uniquement sur ce volet. Des actions concertées pour l'ensemble des modes de transports sont nécessaires. On peut citer les importants efforts déployés ces dernières années par la Ville et le Canton pour améliorer les prestations des transports publics et développer de nouveaux services: réouverture de la gare du Crêt-du-Loche, développement des voies réservées aux bus, développement du réseau et des cadences, préparation d'une communauté tarifaire intégrale pour l'ensemble du canton, amélioration de l'information aux voyageurs, modernisation des véhicules des TRN, développement des services « Mobility », etc.

D'autres mesures liées à la politique des transports sont en cours :

- Poursuivre le développement de voies réservées à la circulation des bus.
- Créer des parkings de quartier permettant de réduire le stationnement en surface et de restituer le domaine public aux habitants et piétons.
- Poursuivre le développement de l'offre et des infrastructures de transports publics pour créer les conditions-cadre au transfert modal (développement de l'offre TRN, CFF et SNCF, réouverture d'une seconde gare entre la Chaux-de-Fonds et le Crêt-du-Loche, etc.).
- Mettre en place une politique active d'encouragement à l'utilisation des transports publics. A cet égard, le Service de l'urbanisme et de l'environnement en collaboration avec le Service économique mettent déjà en place des campagnes de sensibilisation à la mobilité douce destinée aux entreprises ; lors de nouvelles constructions ou d'agrandissements d'usines, les maîtres d'œuvre sont systématiquement orientés vers la mise en place de plans de mobilité entreprise.

---

En réservant le stationnement de longue durée sur domaine public aux titulaires d'un macaron payant, le Conseil communal espère provoquer une réduction du trafic (co-voiturage) et un transfert modal de la voiture vers un autre mode de transport.

Sans l'introduction de mesures incitatives, comme la limitation du stationnement de longue durée gratuit, les buts recherchés n'ont aucune chance d'être atteints et le transfert modal ne s'opérera pas. Les conséquences sur l'attractivité du centre-ville et sur l'environnement en seraient importantes et des conséquences financières importantes à long terme pour la ville ne peuvent pas être exclues (nécessité de financer des mesures contre le bruit, affaiblissement de la structure du commerce et des contribuables, etc.).

Enfin, les principales collectivités publiques du canton de Neuchâtel se sont engagées à mettre en œuvre des mesures favorisant une utilisation plus systématique des transports publics en déposant le dossier sollicitant le soutien du fonds fédéral d'infrastructures pour la construction du TransRUN.

La politique qui vous est présentée, équilibrée et modérée, donne néanmoins un signe clair dans cette direction tout en maintenant des conditions favorables au développement des activités et de l'habitat en ville.

Des réunions informelles ont été et seront organisées avec les différents partenaires pour les informer de l'évolution du dossier. En l'état, nous avons relevé un accueil positif aux différentes présentations effectuées.

En résumé, ce rapport vise à informer le Conseil général de la mise en place de la politique de stationnement. Celui-ci a la compétence pour fixer le tarif maximal des différentes catégories de macaron et pour octroyer le crédit d'investissement pour l'acquisition de la signalisation et des horodateurs destinés aux parkings d'échange. Le Conseil communal, quant à lui, est compétent pour prendre les arrêtés de circulation pour les zones 30 km/h, fixer les conditions concernant l'octroi des macarons ainsi que pour financer les objets relatifs à la mobilité dans les limites du budget de fonctionnement. Il est également compétent pour l'extension de la zone bleue qu'il entend faire progresser indépendamment de l'acceptation du présent rapport.

En vous remerciant, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales et Messieurs les conseillers généraux, de l'intérêt porté à ce dossier, nous vous prions de prendre note de la mise en place de la politique de stationnement et d'adopter les arrêtés suivants.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président:	La chancelière:
Jean-Pierre Veya	Muriel Barrelet

Annexes :

- Statistique de l'évolution des pendulaires externes à la ville.(No 1)
- Un plan des collectrices et des zones. (No 2)
- Exemple de signalisation d'entrée de zone.(No 3)
- Exemples des mesures de stationnement pour deux zones.(No 4)

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

Vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) du 19 décembre 1958,

Vu l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR) du 5  
septembre 1979,

Vu la loi cantonale sur les routes et voies publiques(LRVP) du 21 août  
1849,

Vu la loi cantonale d'introduction des prescriptions fédérales sur la  
circulation routière, du 1er octobre 1968,

Vu l'arrêté d'exécution de la loi cantonale d'introduction des prescriptions  
fédérales sur la circulation routière, du 4 mars 1969,

Sur proposition du Conseil communal,

arrête:

Arrêté n° 1

**Règlement concernant le stationnement sur le  
domaine public**

**Buts de  
l'exploitation**

**Article premier.-**

<sup>1</sup> L'exploitation des places de stationnement situées sur le domaine public de la ville de La Chaux-de-Fonds a pour buts de :

- a) garantir le stationnement ordonné, compatible et sûr des véhicules du point de vue de la sécurité routière;
- b) mettre les surfaces de stationnement à disposition du plus grand nombre d'usagers possible ;
- c) contribuer à atteindre les objectifs visés en matière de planification et de régulation du trafic ;
- d) encourager le transfert modal, le développement des transports en commun ainsi que la mobilité douce.

<sup>2</sup> L'exploitation des places de stationnement a lieu selon les prescriptions du droit fédéral et cantonal sur la circulation routière.

<b>Mode d'exploitation</b>	<b><u>Art. 2.-</u></b> L'exploitation des espaces publics destinés au stationnement a lieu par a) le marquage des places de stationnement; b) la fixation des durées maximales de parcage autorisé; c) la perception de redevances de stationnement
<b>Marquage des places de stationnement</b>	<b><u>Art. 3.-</u></b> Les places de stationnement situées sur le domaine public sont marquées dans la mesure où cela est rendu indispensable par l'ordre requis du stationnement, la sécurité routière ou la nécessité de modérer le trafic.
<b>Durées maximales de parcage autorisé et clause du besoin</b>	<b><u>Art. 4.-</u></b> <sup>1</sup> Les durées maximales de parcage autorisé sont fixées en fonction des besoins principaux que les places de stationnement doivent couvrir. <sup>2</sup> La durée maximale de parcage pour prévenir le stationnement indésirable de longue durée est fixée pour protéger les quartiers du stationnement excessif de véhicules étrangers aux quartiers ou pour préserver des options d'intérêt général. <sup>3</sup> Les durées maximales de parcage autorisé peuvent aussi découler de l'obligation de recourir au disque de stationnement sans indication complémentaire d'une limitation horaire (zone bleue avec places de stationnement marquées en bleu), ou avec indication complémentaire d'une limitation du temps de parcage (places de stationnement marquées en blanc). <sup>4</sup> Dans les zones soumises à l'obligation de recourir au disque de stationnement, des macarons autorisant le parcage illimité dans le temps peuvent être octroyés aux résidents habitant la commune, aux entreprises ayant leur siège social dans la commune ou exerçant leur activité dans la commune.

**Redevances  
de  
stationnement****Art. 5.-**

<sup>1</sup> La perception de redevances de stationnement a notamment pour buts :

- a) de mieux atteindre les objectifs de planification et de régulation du trafic;
- b) de mettre en oeuvre une exploitation plus différenciée de l'ensemble des places de stationnement et de rendre possible son contrôle efficace;
- c) de ne pas pénaliser l'utilisation des parkings en ouvrage exploités par des tiers;
- d) d'encourager l'utilisation des transports publics et la mobilité douce;

<sup>2</sup> Sont soumises à redevance de stationnement toutes les places de stationnement signalisées au moyen de l'indication «Parcage contre paiement», ainsi que toutes les autorisations de stationnement délivrées à des catégories spécifiques d'ayants droit.

<sup>3</sup> Pour répondre au principe de facilité d'accès, les places de stationnement à proximité des commerces seront régies par un principe de stationnement limité dans le temps.

**Compétences****Art. 6.-**

<sup>1</sup> Le Conseil communal est compétent pour :

- a) découper le territoire communal en secteurs ou zones de stationnement;
- b) désigner les rues, places et zones sujettes à la perception de redevances de stationnement;
- c) fixer les horaires d'exploitation des places de stationnement ;
- d) déterminer le montant des redevances dans le cadre de l'article 7;
- e) désigner les zones avec privilèges de stationnement pour résidents et pour d'autres catégories d'usagers concernées.
- f) fixer un contingentement des privilèges de stationnement dans les secteurs où l'offre de stationnement est notablement plus faible que la demande de privilèges.

<sup>2</sup> Il peut déléguer ses compétences au Service du Domaine Public.

<sup>3</sup> La promulgation de durées maximales de parcage autorisé et le marquage de places de stationnement sont du ressort du service compétent.

## Cadre de redevances de stationnement

### Art. 7.-

<sup>1</sup> La fixation du montant des redevances de stationnement dépend :

- a) des coûts (réalisation, exploitation, entretien, contrôles) ;
- b) de la valeur du sol occupé par les places de stationnement;
- c) du coût des tarifs des transports publics et des parkings en ouvrage;
- d) des exigences de la planification des transports et de la protection de l'environnement.

<sup>2</sup> Les redevances de stationnement des places signalisées au moyen de l'indication «Parcage contre paiement» ne peuvent pas excéder le montant de Fr. 1.- par place et par heure, CHF 5.- pour 24 heures sans carte journalière pour les transports publics, CHF 10.- pour 24 heures avec les transports publics.

<sup>3</sup> Les autorisations de stationnement délivrées sous forme de macarons de stationnement font l'objet de redevances variant en fonction des catégories d'usagers du stationnement, mais ne peuvent pas excéder le montant de :

	<i>1 mois</i>		<i>3 mois</i>		<i>12 mois</i>	
	<i>Sans abo bus 1-2 zones</i>	<i>Avec abo bus 1-2 zones</i>	<i>Sans abo bus 1-2 zones</i>	<i>Avec abo bus 1-2 zones</i>	<i>Sans abo bus 1-2 zones</i>	<i>Avec abo bus 1-2 zones</i>
<i>Résidents</i>	30.-	--	50.-	--	110.-	--
<i>Entreprises et personnel</i>	50.-	--	90.-	--	340.-	--
<i>Pendulaires dans les parkings d'échange</i>	60.-	120.-	120.-	290.-	450.-	950.-

<sup>4</sup> Les redevances des cartes de stationnement (cartes à gratter) pour visiteurs ne peuvent pas excéder le montant de

Dérogation jusqu'à 4 heures : CHF 5.-

Dérogation jusqu'à 24 heures : CHF 10.-

<sup>5</sup> Les autorisations spéciales peuvent être accordées à des catégories particulières de bénéficiaires, à savoir les médecins en service ou en urgence, le personnel soignant en service. Le Conseil communal est compétent pour déterminer les cas où les autorisations spéciales sont gratuites et ceux où elles font l'objet d'une taxe. Le cas échéant, la taxe ne doit pas dépasser Fr. 250.- par an.

<sup>6</sup> Les montants maximaux des redevances de stationnement selon les alinéas 2 à 5 peuvent, sur la base de l'indice des prix au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté, être adaptés au renchérissement selon l'indice suisse des prix à la consommation.

## **Dérogations**

### **Art. 8.-**

<sup>1</sup> Le stationnement sur les places signalisées au moyen de l'indication « Parcage contre paiement » n'est pas taxé au-delà de 19h00.

<sup>2</sup> Le Conseil communal peut accorder chaque année, sur une durée de deux semaines au minimum, un stationnement gratuit et illimité dans le temps sur les places signalisées au moyen de l'indication « Parcage contre paiement », ainsi qu'en zone bleue.

## **Montant et répartition des excédents de recettes**

### **Art. 9.-**

Le Conseil communal attribuera annuellement l'excédent des recettes de la taxe des macarons et des horodateurs à la société immobilière La Chaux-de-Fonds – Développement mobilité SA (LCF-DEMO SA) qui s'occupera notamment de réaliser des mesures destinées à la construction et à l'entretien de parkings

d'échange, ainsi qu'au financement de mesures propres à favoriser le transfert modal vers les transports publics et la réduction de la demande en stationnement.

**Dispositions d'exécution**

**Art. 10.-**

<sup>1</sup> Le Conseil communal édicte les dispositions d'exécution du présent arrêté, en particulier celles sur la perception des redevances de stationnement et celles sur les conditions d'octroi de macarons et autorisations de stationnement, de même que leurs bénéficiaires.

<sup>2</sup> Il s'assure que chaque étape de mise en oeuvre du présent arrêté est précédée et accompagnée d'une démarche de communication appropriée avec la population directement concernée.

<sup>3</sup> Les tarifs prévus par le présent arrêté, demeureront inchangés à tout le moins jusqu'au 31 décembre 2012.

**Modification du droit en vigueur**

**Art. 11.-**

La modification du droit en vigueur est réglée en annexe.

**Entrée en vigueur**

**Art. 12.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

**Annexe (art. 11)**

L'arrêté concernant la perception de divers taxes et émoluments communaux du 28 septembre 1992 est modifié comme suit:

Art. 36 a

Redevances de stationnement	Les redevances pour le stationnement sur le domaine public communal sont perçues conformément au Règlement concernant le stationnement sur le domaine public du <i>date d'adoption</i> et à ses dispositions d'application.
-----------------------------	---

Arrêté n° 2

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier.-** En complément au crédit spécial de CHF 400'000.- figurant au budget 2009, un crédit d'investissement de CHF 1'070'000.- est accordé au Conseil communal pour la mise en place de la signalisation dans le cadre de la politique de stationnement.

**Article 2.-** Les crédits de CHF 1'070'000.- et CHF 400'000.- figureront au compte des investissements.

**Article 3** Les investissements de CHF 1'070'000.- et CHF 400'000.- seront amortis annuellement au taux moyen de 10 %.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président	Le secrétaire
Philippe Lager	Cyril Pipoz