



LA CHAUX-DE-FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE
UHRENMETROPOLE
METROPOLI OROLOGIERA
WATCHMAKING METROPOLIS

Rapport du Conseil communal

relatif au projet d'agglomération RUN et à l'appui d'un arrêté portant octroi d'un crédit d'investissement de CHF 1'150'000.- TTC pour la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds - Fiaz

(du 4 novembre 2010)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

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

Introduction

Par le présent rapport, le Conseil communal vous fournit quelques indications de détail concernant spécifiquement la ville de La Chaux-de-Fonds dans le cadre du projet d'agglomération développé conjointement par les 14 communes neuchâteloises¹ de l'agglomération du RUN (Villes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle ainsi que les communes de la communauté urbaine du Littoral – COMUL – à savoir : Bevaix, Boudry, Cortaillod, Bôle, Colombier, Auvernier, Corcelles-Cormondrèche, Peseux, Hauterive, St-Blaise et La Tène) et l'Etat. Il vous soumet également une demande de crédit relative à la participation de la Ville à la réouverture de

¹ L'agglomération comprend lesdites communes neuchâteloises ainsi que les communes françaises de Morteau et Villers-le-Lac

la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (anciennement Morgarten) et à l'amélioration de ses accès.

Ce rapport constitue donc un complément à celui rédigé conjointement par les communes de l'agglomération du RUN et l'Etat, qui figure en annexe et par lequel nous vous recommandons de débiter la lecture.

Liens avec d'autres politiques mises en œuvre au niveau communal

En premier lieu, le Conseil communal souhaite insister sur la cohérence et les liens étroits qui unissent :

- les projets d'infrastructures majeures attendus depuis de nombreuses années à La Chaux-de-Fonds : TransRUN, contournements routiers Sud (H20) et Est (lien entre H20 et H18), parkings d'importance, etc.
- les projets de développement urbain poursuivant la densification, le développement vers l'intérieur et la concentration de l'urbanisation à proximité des pôles de gare et des principales dessertes des transports publics : Crêt-du-Loche, quartier Le Corbusier, revitalisation du site des Abattoirs, accompagnement de projets privés tels que le site de la scierie, etc.
- les projets d'aménagements urbains : réaménagement des places (Marché, Carmagnole, Hôtel-de-Ville, Espacité, Brigades internationales, de la Gare, etc.), élargissement des trottoirs de l'avenue Léopold-Robert, programme d'assainissement des trottoirs et escaliers, amélioration des cheminements piétonniers, sécurisation des chemins scolaires, etc.
- le développement des transports publics : nouvelles gares, nouvelles lignes, renforcement des cadences, améliorations dans la tarification et l'information, modernisation et accroissement du confort des véhicules, etc.
- la politique de gestion du trafic et du stationnement : développement des zones de rencontre et des zones limitées à 30 km/h, identification, assainissement et sécurisation des routes collectrices, construction de parkings et gestion des places sur domaine public, etc., et
- les efforts de revitalisation du centre-ville : notamment projet du Réseau centre-ville, efforts de promotion immobilière, commerciale, et touristique et soutien aux animations.

Tous ces projets, aboutis, en cours ou à mener, s'inscrivent en effet dans la volonté d'accroître l'attractivité de la ville, comme lieu de travail et de commerce, mais aussi comme espace de vie, de résidence, de rencontre et de délassément; et d'y améliorer la sécurité, d'y réduire les nuisances liées à la mobilité et d'y favoriser les déplacements des usagers les plus vulnérables (écoliers, piétons, cyclistes).

Orientations de la Confédération et du Canton

Le Conseil communal souhaite insister aussi sur le fait que ces projets découlent non seulement de sa volonté et de celle du Conseil général, mais s'inscrivent simultanément dans l'orientation voulue par la Confédération et le Canton et imposée comme condition au financement des infrastructures majeures.

Le projet d'agglomération développé en collaboration entre 14 communes et l'Etat, et associant deux communes françaises, traduit aussi le fait que cette orientation est partagée au sein de l'ensemble de l'agglomération du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et permet de mettre en évidence la cohérence d'ensemble des projets trop souvent perçus de façon isolée.

La Chaux-de-Fonds a participé de façon active à ce projet d'agglomération et entend le traduire au niveau local, d'une part par la réalisation des projets identifiés pour le territoire de la ville, et d'autre part par l'élaboration dans les prochaines années d'un véritable projet de territoire et par la réalisation d'un plan directeur de la mobilité urbaine. Le premier permettra de mettre en débat et d'adopter une vision de l'évolution du territoire et de l'urbanisation à l'horizon 2030 (d'où le nom retenu pour le projet : "La Chaux-de-Fonds 2030") de façon à orienter et à assurer la cohérence des projets sectoriels. Le second, dont la première partie a été mise en consultation parallèlement à la mise à l'enquête du projet de contournement routier par la H20, permettra d'assurer la cohérence entre le projet d'urbanisation et l'organisation des mobilités et contribuera également à assurer et à faire apparaître la cohérence des différentes mesures.

L'ensemble des mesures envisagées doit également permettre de répondre progressivement aux exigences de la législation fédérale, qui impose d'assainir d'ici 2018 les tronçons routiers dont les valeurs limites sont dépassées en matière de bruit. Faute d'une politique claire de réduction à la source des nuisances au sein de l'espace urbain, les coûts

d'assainissement pour la collectivité publique et pour les propriétaires d'immeubles seront importants. A ce sujet, le Conseil communal est clairement d'avis que des investissements qui permettent de réduire les nuisances et de revitaliser le tissu urbain sont nettement préférables à des dépenses qui, sans s'attaquer à l'origine des nuisances, se contentent d'en limiter les effets.

Importance des infrastructures de communication pour la ville de La Chaux-de-Fonds

Cela étant, il convient d'insister ici sur l'importance des grandes infrastructures rappelées ci-dessus pour la ville de La Chaux-de-Fonds. Le TransRUN et la H20 doivent en effet être considérés non seulement pour leur capacité à irriguer le centre-ville par les transports publics et à détourner de ce même centre le trafic de transit, mais surtout pour leur immense potentiel d'amélioration en terme d'accessibilité pour la ville et toute la région. Ils offrent en conséquence de formidables perspectives de développement pour la Métropole horlogère et le Jura neuchâtelois, à l'instar de ce qu'a provoqué, il y a cent-cinquante ans l'avènement du chemin-de-fer dans l'Arc jurassien ou, il y a une vingtaine d'années, l'ouverture du tunnel routier sous la Vue-des-Alpes.

Aujourd'hui plus que jamais, La Chaux-de-Fonds ne peut en effet concevoir son développement démographique, économique, culturel et dans son rôle de centre régional sans se préoccuper de la qualité de ses relations avec l'extérieur. Le rattrapage envisagé aujourd'hui dans les voies de communication est ainsi essentiel à l'essor futur de la région et commande que chacun prenne conscience de ces enjeux et contribue à réunir un maximum de chances de les voir se réaliser.

Compte tenu de ce qui a été rappelé ci-dessus, il est désormais acquis que ces infrastructures n'obtiendront pas le soutien de la Confédération sans la mise en œuvre – pour une part anticipée et pour une part simultanée – d'une politique communale et intercommunale qui indique clairement la volonté de tirer le meilleur parti du potentiel urbain et qui n'est pas simplement orientée vers le développement du trafic. La présentation et la concrétisation des mesures de compétence communale au sein du projet d'agglomération s'inscrit donc aussi dans cette volonté de donner des signaux clairs aux autorités fédérales et cantonales pour offrir les meilleures chances de réalisation à ces infrastructures essentielles au développement durable de notre région.

C'est dans cette perspective aussi, par exemple, que sont mises en consultation, en octobre et novembre 2010, les mesures d'accompagnement (plan directeur partiel de la mobilité) au projet de contournement routier par la H20, simultanément à la mise à l'enquête de celui-ci. S'il s'agit pour l'heure d'un plan directeur limité aux mesures liées au trafic de transit, ce plan directeur sera, comme mentionné ci-devant, complété dans les prochaines années pour couvrir l'ensemble de la problématique des mobilités sur le territoire communal.

Le projet d'agglomération à La Chaux-de-Fonds

Pour La Chaux-de-Fonds, outre les réaménagements de places intervenus ces dernières années, les mesures intégrées au projet d'agglomération peuvent être résumées de la façon suivante :

- réalisation du TransRUN à la fois comme relation ferroviaire rapide avec le littoral neuchâtelois (tunnel direct entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel) et le Val-de-Morteau (doublement de la voie au Crêt-du-Loche, électrification de la ligne jusqu'à Morteau) et comme ossature du réseau de transports publics à l'intérieur de la localité;
- à cette fin, ouverture de nouvelles gares sur cette ligne du TransRUN (après celle du Crêt-du-Loche, La Chaux-de-Fonds-Fiaz – anciennement Morgarten – et Les Eplatures), voire sur d'autres lignes au sein de l'espace urbain (Esplanade sur la ligne CJ et Cerisiers sur la ligne en direction du Vallon de St-Imier et de Bienne);
- réorganisation du réseau urbain de transports publics pour assurer les relations avec les gares, développement de sites propres pour les bus et amélioration des cadences sur les lignes "périphériques" (lignes 11 et 12 notamment);
- réaménagement de la place de la gare;
- revalorisation et sécurisation de l'axe routier principal entre la Grande fontaine et le Haut du Crêt-du-Loche et réalisation simultanée du "chemin des rencontres" (y compris la "rue verte" dans le quartier Le Corbusier);
- réalisation d'un contournement routier Est (Bas-du-Reymond – Bas du Chemin-Blanc) en complément au contournement Sud par la H20;

- revalorisation des espaces situés autour des rues Neuve, du Versoix, de la Balance et de l'Hôtel-de-Ville (en lien avec le contournement Est);
- mise en œuvre de la politique de stationnement et revalorisation des quartiers (zones 30km/h, réduction du parcage en surface et construction de parkings enterrés, etc.);
- ouverture de parkings d'échange;
- développement de voies et pistes cyclables (en particulier sur les axes fortement fréquentés) et de parcs à vélos;
- amélioration des accès aux gares pour les cycles et piétons;
- amélioration des franchissements des voies de chemin de fer (passerelle liée au quartier Le Corbusier, éventuellement passerelle dans le quartier Esplanade et passage à proximité de la scierie des Eplatures).

Ces projets, tantôt de compétence communale, tantôt de compétence cantonale, sont menés en étroite collaboration avec les services de l'Etat, en particulier l'office cantonal des transports et le service des ponts et chaussées.

Demande de crédit – gare de La Chaux-de-Fonds - Fiaz

En lien avec le présent rapport, le Conseil communal vous adresse une première demande de crédit, liée à la participation de la Ville au projet de réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (anciennement Morgarten) et à l'amélioration de ses accès.

Pour permettre aux CFF de poursuivre les études, la garantie de la participation financière de la Ville est en effet essentielle, ce d'autant que celle-ci porte déjà sur une partie du financement des études techniques.

Contexte

La future gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz (nom proposé par la commission de toponymie en accord avec les CFF, de façon à éviter le nom d'une localité de Suisse orientale dans les horaires officiels et de façon également à valoriser la rue de la Fiaz, voisine de la gare) devrait jouer un rôle stratégique ces prochaines années. Selon les calculs faits en 2009, il y a actuellement 1664 habitants et 1428 emplois dans un rayon de 400 mètres.

A cela, il convient d'ajouter l'attractivité qu'aurait cette gare pour le site de Polyexpo, qui draine régulièrement des centaines, et parfois plusieurs milliers de visiteurs, et sur le quartier des Forges (infrastructures scolaires et maisons de retraite).

A terme, l'ensemble du quartier devrait augmenter en terme d'emplois et d'habitants (emplois: 400 à 600 et habitants: 330 à 390, selon les estimations communales avec la réalisation du plan spécial de la scierie des Eplatures et la réhabilitation des Abattoirs).

Dans un rayon de 500 mètres, on peut encore citer les plans de quartier du Paddock et d'Helvétie qui vont amener des habitants supplémentaires susceptibles d'utiliser la gare de Morgarten.

Au niveau du tissu industriel, cette infrastructure est indispensable comme mesure d'accompagnement à la politique de stationnement sur le domaine public et aux plans de mobilités que les entreprises ont mis et mettront en place ces prochaines années car elle permet d'élargir la palette d'offres alternatives à la voiture en proposant un report vers le rail.

Ainsi, comme pour la gare du Crêt-du-Loche, les pendulaires disposeront d'une liaison ferroviaire directe sans rupture de charge pour venir depuis Neuchâtel ou depuis la France sur les sites de production de l'ouest de la ville. A terme, une infrastructure comparable est prévue aux Eplatures, en lien avec la réalisation du TransRUN. Elle ne peut toutefois être réalisée immédiatement sans développements plus importants de la ligne (points de croisement, installations de sécurité, etc.).

L'emplacement définitif de la gare a été décidé conjointement avec l'office cantonal des transports avec une implantation en est de la rue de Morgarten. Pour rappel, l'ancienne gare se situe en ouest.

Projet

Le projet prévoit:

- la construction d'un quai à hauteur de 55 cm sur une longueur de 155 m, prolongeable ultérieurement à 230 m;
- l'équipement du quai avec une marquise, un abri, un éclairage standard, des haut-parleurs, un automate à billets et un système d'informations voyageurs standard;
- la création d'un Park + Ride de 20 à 25 places dont l'emplacement doit encore être défini. Actuellement, les sites étudiés sont au sud des voies et sur la rue de la Fiaz;

- la création d'un Bike + Ride de 20 à 30 places, destiné à encourager les déplacements intra urbains en vélo et développer l'offre de stationnement qui s'y rattache;
- l'aménagement de la voirie de la rue de Morgarten avec un élargissement de celle-ci pour permettre notamment la réalisation d'un trottoir entre la rue de la Fiaz et le Sud du passage à niveau sur le côté ouest de la rue de Morgarten et le complément du trottoir en est. Ces trottoirs permettront de réaliser des cheminements sécurisés sur un axe très fréquenté par les écoliers. L'assainissement de la chaussée de la rue de Morgarten sera réalisé en principe en 2012, en coordination avec les travaux susmentionnés. Le chifrage de l'assainissement se fera en 2011 et sera porté au budget des investissements 2012;
- l'élargissement du passage-à-niveau de la rue de Morgarten avec le remplacement des barrières sera étudié comme une option par les CFF. Il est en effet nécessaire pour répondre au nouveau gabarit de route qui sera porté à 10,50 m suite à la réalisation des nouveaux trottoirs susmentionnés.

Aspect financier et planning

La réalisation de ces travaux fait l'objet d'une clé de répartition entre la Confédération, le Canton et la Ville du fait qu'ils ont été retenus comme mesure A du projet d'agglomération.

Coût totaux

• Honoraires phase étude	CHF	260'000.- TTC
• Travaux de réalisation de la gare et de l'élargissement de la voirie y compris honoraires	CHF	1'690'000.- TTC
• Imprévus (15%)	CHF	290'000.- TTC
Total des travaux	CHF	2'240'000.- TTC

Clé de répartition

Confédération	CHF	560'000.- (35% du coût 2005)
Canton	CHF	840'000.- (50% du solde)
Ville	CHF	840'000.- (50% du solde)

Pour rappel, le Canton et les CFF avaient participé à hauteur de 64% pour les travaux liés à la gare du Crêt-du-Loche. La participation cantonale est plus basse et celle des CFF nulle pour Morgarten-Fiaz du fait qu'il ne s'agit

pas d'un pôle de développement d'importance cantonale et de l'inscription de cette réalisation dans le cadre du projet d'agglomération. En soustrayant la part de la Confédération et du Canton, la Ville paiera 32,5% des travaux alors que sa participation était de 36% pour la gare du Crêt-du-Loche.

De plus, la Ville devra prendre entièrement à sa charge le parking d'échange. En effet, tant la Confédération que le Canton ne financent pas ce type d'infrastructure. L'avant-projet a été estimé à CHF 310'000.-.

L'investissement communal est dès lors de:

Etudes et réalisation de la gare et

de l'élargissement de la route	CHF	840'000.- TTC
--------------------------------	-----	---------------

Parking d'échange	CHF	310'000.- TTC
-------------------	-----	---------------

Total	CHF	1'150'000.- TTC
--------------	------------	------------------------

Compte tenu de la nécessité de pouvoir confirmer l'engagement de la Ville sur ce projet alors que le projet technique n'est pas encore totalement finalisé et que certaines études doivent encore être menées, le Conseil communal considère comme raisonnable la proportion de 15 % consacrée aux imprévus, quand bien même elle pourrait paraître élevée dans d'autres circonstances. Ainsi, l'arrêté que nous soumettons à votre approbation porte sur l'octroi d'un crédit de CHF 1'150'000.- TTC. Le Conseil communal n'engagera toutefois la totalité de ce montant, le cas échéant, que sur justification précise de la part des CFF des coûts supplémentaires éventuels par rapport aux estimations découlant de la première phase d'étude.

De même, il faut signaler que la contribution fédérale sera augmentée de l'inflation depuis 2005 et de la TVA de sorte que le montant de CHF 560'000.- susmentionné devrait être finalement supérieur.

Hormis une dépense de quelques dizaines de milliers de francs (90'000.- prévus au budget des investissements 2011) pour la participation de la Ville aux études techniques, le crédit sollicité n'aura aucun impact sur le budget 2011 de la Ville et entraînera des dépenses limitées en 2012 (réalisation des accès). Pour les infrastructures ferroviaires, le Canton a en effet accepté, à titre exceptionnel pour ce projet, de régler seul les relations financières avec les CFF et de solliciter ensuite les subventions fédérales et la part communale. Ainsi, la Ville devrait supporter en 2012 les dépenses liées à l'amélioration des accès et honorer en 2013 sa participation aux infrastructures ferroviaires.

Autres demandes de crédit

D'autres mesures à réaliser en 2011 ont été estimées à environ CHF 100'000.-, dont l'investissement est inclus dans les crédits spéciaux du budget 2011. La mesure la plus importante à charge de la Ville, à savoir le réaménagement complet de la place de la gare, fera de son côté l'objet d'une demande de crédit à la fin de l'hiver prochain. Pour l'exercice 2012, le Conseil communal déterminera lors de l'élaboration du budget les dépenses qui seront intégrées aux crédits spéciaux et celles qui feront l'objet de demandes de crédit.

Fonds communal

En acceptant de constituer à l'occasion du bouclage des comptes de l'exercice 2008 un fonds doté de 9 millions de francs – dont une part consacrée aux mesures de soutien à l'économie et une autre au préfinancement des mesures du projet d'agglomération – le Conseil général a accepté d'anticiper une partie du financement du projet d'agglomération, dont on savait déjà qu'il constituerait une charge conséquente pour la Ville.

Le Conseil communal souhaite consacrer l'essentiel (environ 3 millions) de la part de ce fonds destinée au projet d'agglomération au financement du réaménagement de la place de la gare. Les premières mesures du projet d'agglomération devant être mises en œuvre jusqu'en 2014, le Conseil communal ne prévoit pas de solliciter ce fonds pour d'autres mesures en 2011 et 2012 et en réserve le solde pour le financement des mesures à réaliser en 2013 et 2014.

Classement de motions et postulats

Le présent rapport et son annexe répondant à plusieurs préoccupations exprimées au cours des dernières années par le Conseil général en matière de transports et d'urbanisation, nous vous proposons de classer les motions et postulats ci-dessous.

- a) Motion M. Cotting du 29 novembre 1995 "attrait des transports en commun"

L'étude du plan de circulation a démontré l'importance du trafic urbain dans notre ville. Plusieurs causes sont certainement à l'origine de cette situation, parmi lesquelles le coût dissuasif des transports en commun n'est pas à négliger.

Une baisse des tarifs n'étant pas envisageable, nous demandons au Conseil communal d'étudier certaines mesures susceptibles d'améliorer l'attrait des TC auprès du public. Nous pensons, entre autres, à :

- *porter la validité du titre de transport de 30 à 60 minutes, du moins en ce qui concerne les cartes multicourses*
- *autoriser le retour au domicile de l'utilisateur par la même ligne empruntée à l'aller*
- *envisager des abonnements mensuels et annuels transmissibles*
- *envisager un tarif réduit pour les porteurs d'abonnements CFF demi-tarif, voire de pratiquer des tarifs abaissés pour tous les titres de transport destinés aux rentiers AVS, comme cela se pratique dans d'autres villes*
- *envisager des conditions spéciales pour les familles.*

Nous souhaitons également connaître une estimation des incidences financières de telles propositions afin d'en mesurer l'impact sur les finances de la ville.

- b) *Motion V. Houlmann du 22 février 2000 "voies coupées ou renforcées"*

Les Montagnes neuchâteloises sont reliées au réseau ferroviaire international par la ligne de Neuchâtel et le TGV et par Le Locle – Besançon (pour combien de temps encore ?).

Ne faisant pas partie du réseau Intercity ou Eurocity, notre région n'est parcourue que par des trains interrégionaux (anciens trains directs) et régionaux.

Il est vrai qu'un train chaque heure, de 6h à 21h environ, relie Bienne ou Neuchâtel, ce qui permet, dans ces gares, de prendre un train en correspondance pour toutes les régions de Suisse et de l'étranger. Si l'on ajoute le fait que le taux de couverture des coûts de la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel est une des meilleures de Suisse, on peut raisonnablement penser que dans

l'immédiat le maintien du rail est assuré. Mais que nous réserve l'avenir à moyen et à long terme ?

Le canton de Berne a renforcé son réseau ferré entourant la capitale en introduisant le RER qui s'étend aux régions limitrophe de Bienne, Morat, Fribourg, Avenches, Neuchâtel, Thoun ou encore Langnau. Du côté du Jura, Delémont se trouve sur l'axe Bienne-Bâle, un axe ferroviaire fort avec le RER bernois au sud et le réseau bâlois, exemplaire et transfrontalier, à l'autre extrémité.

Plus à l'ouest, Yverdon se tourne naturellement vers Lausanne qui possède des transports performants.

La mise en place des concepts et plans directeurs des transports montre qu'une région se trouve en marge de cette toile d'araignée ferroviaire et hors de tout système cohérent : le haut du canton de Neuchâtel.

Aussi, afin d'assurer le maintien, voire l'amélioration des relations ferroviaires pour notre région, nous demandons au Conseil communal d'étudier les moyens d'établir une liaison rapide et efficace entre les Montagnes neuchâteloises, Neuchâtel et au-delà.

- c) Motion L. Kurth du 30 janvier 2002 "adapter l'offre de transports en commun aux nouvelles modalités d'organisation du travail"
Le 1^{er} août 2000, les nouvelles dispositions de la loi sur le travail sont entrées en vigueur. Cette nouvelle législation introduit d'importantes modifications dans les possibilités d'organisation du travail au sein des entreprises. Un recours accru au travail en équipe, au travail du soir ou de nuit, doit en particulier être attendu de ce fait, qu'il soit souhaitable ou non.

De ces modifications découleront de nouveaux besoins en matière de transports.

En particulier, les dessertes des zones industrielles par les transports en commun (au niveau urbain et interurbain) devront être analysées avec les entreprises qui pratiquent le travail du soir ou de nuit si l'on entend éviter que ces modifications ne conduisent à un accroissement du recours aux moyens de transports individuels.

Le cas échéant, des offres pourront être faites aux entreprises concernées qui en assumeront le financement.

En collaboration avec son homologue de la Ville du Locle, le Conseil communal est dès lors prié de procéder à un examen des conséquences de la nouvelle loi sur le travail sur les attentes en matière de transports et de préparer avec les compagnies concernées une adaptation de l'offre en transports en commun.

- d) Motion P. Hermann du 26 mars 2002 "transports publics : La Chaux-de-Fonds – Le Locle, une agglomération ?"

Potentiellement, chaque habitant de notre région est un usager occasionnel ou régulier des transports publics locaux. Les études effectuées récemment démontrent que la satisfaction du client se traduit par un indice composé de plusieurs paramètres, tels par exemple :

- la fréquence ainsi que la rapidité des liaisons;*
- le confort et l'accessibilité des véhicules;*
- la facilité d'accès de la destination finale par rapport à d'autres moyens de transports;*
- la transparence de la structure tarifaire;*
- le prix.*

Supposons que vous vous rendiez, à l'occasion, des Monts à l'hôpital de La Chaux-de-Fonds, par exemple, au moyen des transports en commun. Vous irez tout d'abord en bus en ville ou à la gare puis, en bus ou en train à la gare de La Chaux-de-Fonds et enfin en bus à l'hôpital.

Eh bien figurez-vous que le prix de votre trajet aller-retour s'élèvera à Frs. 13.20 et vous ne pourrez pas demander un billet pour l'ensemble du trajet.

Cet exemple est bien entendu valable pour tout trajet entre les deux villes s'écartant notablement de l'axe Espacité à La Chaux-de-Fonds – Technicum au Locle et vice versa.

Or, nous estimons, comme à n'en pas douter la majorité d'entre vous, que ce tarif est largement excessif pour vous permettre d'apprécier à leur juste valeur les vertus des transports publics. D'ailleurs, il n'est pas certain qu'à ce prix-là, vous réitériez

l'expérience et, pire encore, vous serez tenté de rejoindre les rangs de ceux qui dénigrent l'usage des transports publics.

La conclusion paraît couler de source : il faut abaisser ce tarif.

Nous prions donc le Conseil communal d'intervenir auprès des TC SA, le cas échéant des autorités compétentes concernées, afin d'introduire dans l'offre actuelle une carte journalière à un tarif raisonnable, valable sur l'ensemble des transports publics actifs dans et entre les deux villes. Le manque à gagner découlant de cette proposition est difficile à chiffrer en l'état puisqu'il pourrait être compensé par une augmentation de fréquentation et, pourquoi pas, être le thème d'une campagne de promotion visant au rapprochement des citoyens des deux villes.

Alors, en "voiture", s'il vous plaît...

- e) Motion R. Curty du 24 novembre 2005 "déplacements et qualité de vie dans notre ville"

L'augmentation du trafic motorisé en ville provoque une dégradation de la qualité de vie. Cet état de fait est provoqué notamment par la plus grande mobilité des gens par rapport à leur lieu de résidence et de travail ainsi qu'au développement des déplacements pour les loisirs.

Certaines mesures, tant sécuritaires que qualitatives (circulation à proximité des collèges, zones 30) sont à l'ordre du jour afin de rendre notre ville plus conviviale. D'autres projets de plus grande envergure, tels qu'une zone piétonne digne de ce nom au centre ville, ne pourront néanmoins jamais voir le jour sans un itinéraire de délestage du trafic dans la zone Hôtel-de-Ville – Fritz-Courvoisier – Balance. La fermeture de la vallée des Convers au trafic de transit ne fait qu'aggraver les choses.

Un projet d'évitement routier (tunnel) entre le secteur Rue de l'Hôtel-de-Ville 72 et le secteur Rue Fritz-Courvoisier 50 aurait les avantages suivants :

- *diminution de la circulation dans le secteur Grande-Fontaine – Hôtel-de-Ville – Fritz-Courvoisier*
- *création d'un vrai itinéraire servant à la fois au trafic interne et au transit*

- *proximité de l'évitement en direction du Locle au Bas-du-Reymond*
- *suppression de nombreux problèmes liés aux idées d'aménagement piétonnier.*

La Chaux-de-Fonds est probablement la seule ville de Suisse de cette importance où la totalité du trafic (interne et transit) est obligée de passer au centre-ville. Toute revitalisation harmonieuse de la ville est de ce fait impossible.

Ce projet concerne le canton de Neuchâtel vu la liaison qu'il fait entre la J20 et la J18 et est également susceptible d'intéresser le canton de Berne vu qu'il résoudrait en tout cas partiellement le problème du transit dans la vallée des Convers.

Nous demandons par conséquent au Conseil communal d'étudier avec les parties concernées les possibilités d'entreprendre ce projet novateur.

- f) *Motion PH. Lager, D. Musy e P. Gasareth du 8 mars 2006 "création d'un réseau efficace de transports publics entre Morteau et La Chaux-de-Fonds" (motion déposée conjointement au Locle et à La Chaux-de-Fonds)*

Les transports publics seront amenés à jouer un rôle de plus en plus important à l'avenir : hausse du prix de l'essence, réchauffement climatique et engorgement des villes vont encourager de nombreuses personnes à utiliser les transports publics. Encore faut-il que ceux-ci soient performants et répondent à la demande des utilisateurs.

Les quelques trains qui desservent La Chaux-de-Fonds depuis la France sont rares et peu fréquentés sauf lorsqu'il y a beaucoup de neige ! Est-ce parce qu'ils ne desservent pas les zones industrielles directement ?

Convaincus que l'offre actuelle est insuffisante, nous demandons aux autorités de nos deux villes de prendre contact avec leurs homologues français, mais aussi avec les autorités cantonales, fédérales, les CFF et la SNCF afin de réaliser un réseau performant de transports publics entre la Suisse et la France.

Ce réseau combiné train et bus devra desservir rapidement les zones industrielles de notre région ainsi que les gares. Des trains plus fréquents venant de la France pourraient circuler entre les trains de l'horaire actuel des CFF.

En complément, la création de lignes de bus pourrait venir compléter l'offre surtout aux heures de pointe. Nous pensons notamment à la ligne de bus Pontarlier – Villers-le-Lac qui pourrait être prolongée jusqu'à La Chaux-de-Fonds.

D'autre part, en 2011, Besançon aura une nouvelle gare TGV sur la ligne Rhin-Rhône à Auxon, situé à 10 km au nord de la ville. La gare de Besançon Viotte verra son rôle renforcé en devenant un espace tertiaire de premier plan et un véritable pôle d'échange. Auxon sera relié à Viotte en offrant une grande facilité d'accès aux voyageurs empruntant des trains régionaux vers le TGV.

En matière ferroviaire, la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Besançon, modernisée et avec davantage de liaisons avec nos deux villes, pourrait être pour notre région la plus rapide porte d'entrée à l'Europe puisque des trains se dirigeant dans toute l'Europe du Nord et du Sud passeront par Auxon. C'est donc un potentiel formidable que nos deux Conseils communaux devraient rapidement explorer.

- g) *Postulat M. Gagnebin du 29 août 2006 concernant le transport des bicyclettes"*

Suite aux discussions que nous avons eues à la lecture de ce rapport, nous avons constaté que l'offre des transports publics pour le transport des bicyclettes dans la région de Neuchâtel est très inégale.

Afin de rendre les balades en vélo un peu plus attractives dans notre région, nous prions le Conseil communal d'étudier avec la direction des TRN la possibilité d'avoir des prix réduits pour le transport des vélos.

- h) *Postulat T. Bregnard du 3 mai 2007 "création, pour les cyclistes, d'axes sécurisés permettant de traverser la ville et d'une voie sécurisée entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle"*

De postulats en postulats, peut-être que la politique communale en matière cycliste évoluera de façon positive pour les amoureux de la

petite reine (bien servis en cette journée d'accueil du Tour de Romandie) !

Afin de rendre les balades en vélo encore plus attractives dans la région (en particulier vers le parc naturel régional du Doubs) et en ville de La Chaux-de-Fonds, le Conseil communal est prié de poursuivre dans la voie du postulat et d'étudier :

- *la création d'axes sécurisés permettant de traverser la ville en toute quiétude (en privilégiant l'accès aux différents collèges),*
- *la création (en collaboration avec l'Etat et la Ville du Locle) d'une voie sécurisée pour les cyclistes entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle (à défaut Le Crêt-du-Loche), en parallèle aux six voies routières reliant prochainement ces deux lieux!*

Aux yeux du Conseil communal, ces motions et postulats peuvent être classés au vu des évolutions décrites ci-devant et en fonction aussi des éléments suivants :

Le mode de financement des transports publics introduit depuis plusieurs années (système du pot commun), induit que les améliorations ponctuelles apportées sur telle ou telle ligne n'ont qu'une incidence marginale et indirecte sur les finances communales. On rappellera utilement toutefois que la Ville consacre désormais annuellement environ 6 millions de francs pour honorer la facture des transports publics, soit sa participation à ce "pot commun" des transports.

Par ailleurs, l'introduction récente d'une communauté tarifaire intégrale a permis d'harmoniser les tarifs pratiqués dans l'ensemble du canton, avec des améliorations sensibles pour la clientèle du Jura neuchâtelois. La validité d'un titre de transport est désormais limitée en temps (par exemple, titre pour deux zones correspondant à toute la région du Jura neuchâtelois : 60 min sans distinction de trajet) et des cartes journalières permettant de circuler toute la journée dans un espace donné peuvent être acquises. Les billets peuvent être achetés en une seule opération pour des trajets combinant bus et train et le coût a été considérablement réduit. Dans l'exemple du trajet reliant l'hôpital du Locle à celui de La Chaux-de-Fonds, le coût du trajet aller-retour est ainsi passé de CHF 13.20 à 6.40, soit une réduction de plus moitié, et ce sans compter l'influence qu'aurait pu avoir l'inflation. Enfin, les porteurs d'un abonnement demi-tarif des CFF

bénéficient désormais d'un tarif réduit sur le réseau urbain et interurbain et les jeunes de moins de 19 ans peuvent combiner cet abonnement demi-tarif avec l'offre "voie 7" (abonnement annuel de CHF 99.- ou CHF 249.- s'il est acquis avec l'abonnement demi-tarif) permettant de circuler gratuitement sur tout le réseau CFF et différentes lignes régionales entre 19h. et 5h.

Aussi bien pour les bus et trolleybus du réseau urbain et interurbain que pour les trains des lignes ferroviaires reliant Le Locle à Neuchâtel ou La Chaux-de-Fonds à Bienne, le matériel roulant a été modernisé² et apporte désormais un confort et une image bien meilleurs des transports publics, indépendamment des maladies de jeunesse constatées ces dernières semaines.

La desserte ferroviaire entre La Chaux-de-Fonds et Besançon, à laquelle le Conseil communal voue une attention toute particulière compte tenu des enjeux qui y sont liés, a donné et continue de donner lieu à des interventions régulières auprès des autorités suisses et françaises de différents niveaux, en particulier en alliance avec les communes de Morteau, Villers-le-Lac et Le Locle dans cadre de l'Agglomération Urbaine du Doubs (AUD). Une étude sur les transports dans le couloir Morteau – St-Imier a été mandatée il y a quelques années et a permis de documenter ces interventions. La ligne Besançon – La Chaux-de-Fonds a été intégrée désormais dans le schéma des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien élaboré par Arcjurassien.ch (cantons de Vaud, Neuchâtel, Jura et Berne) et devrait être repris dans celui de la CTJ (Conférence transjurassienne : les mêmes cantons ainsi que les autorités de la Franche-Comté). Enfin, le canton de Neuchâtel soutient désormais le développement de cette ligne et intervient aussi régulièrement auprès des autorités françaises. Celles-ci ont d'ailleurs consenti des investissements importants ces dernières années pour adapter le système de sécurité des trains français à l'évolution des normes en Suisse et ont réalisé des travaux l'été dernier sur la voie en question. L'électrification de la ligne jusqu'à Morteau, permettant la circulation de trains suisses en France est l'une des mesures du projet d'agglomération et le prolongement du parcours des trains français jusqu'à Sonceboz est aussi parfois évoquée.

De façon générale, la Franche-Comté perçoit progressivement l'intérêt qu'il y a pour elle d'orienter la clientèle du canton de Neuchâtel vers Besançon

² Le nouveau matériel roulant a été mis en service par les CFF à la demande du canton qui, d'entente avec les conférences régionales, a choisi, avec les rames "Domino" une solution économique et laissant toute liberté quant au choix du matériel roulant pour le futur TransRUN.

plutôt que vers la capitale de la Bourgogne pour rallier le TGV vu la concurrence que se livrent les centres urbains de Belfort-Montbéliard, Dijon et Besançon pour obtenir l'arrêt des TGV dans leur gare plutôt que dans celle du voisin.

En direction de Delémont, le projet de construction d'un troisième rail entre Glovelier et la capitale jurassienne, autorisant des trajets La Chaux-de-Fonds – Delémont par les CJ, a, faute d'être aujourd'hui assurée, connu des développements intéressants. La Chaux-de-Fonds s'est régulièrement prononcée en faveur de cette réalisation et les derniers travaux entrepris sur ce tronçon par les CFF ont permis d'installer des traverses autorisant à terme la pose de ce 3^e rail, grâce à un vote positif du Parlement jurassien.

Quant au projet de TransRUN, mesure majeure du projet d'agglomération, il permettra d'intégrer La Chaux-de-Fonds dans le réseau romand, avec notamment une possibilité de desserte Lausanne – La Chaux-de-Fonds possible sans changement et en moins d'une heure.

La problématique du trafic pendulaire donne lieu à un fort développement des lignes "privées", c'est-à-dire commandées directement par les entreprises aux compagnies de transports pour le transport de leur personnel. Ces prestations sont financées par les entreprises dans le cadre des plans de mobilité toujours plus fréquents. La problématique du travail de nuit, abordée par la motion Kurth du 30 janvier 2002, reste toutefois marginale par rapport aux enjeux du transport la journée et aux heures de pointe. Il apparaît que le volume de ce type de travail reste réduit et qu'il ne génère dès lors pas un important trafic qui justifierait la mise en place de prestations de service public la nuit. Au demeurant, le travail de nuit varie dans un rapport très étroit avec les évolutions conjoncturelles, de sorte que l'organisation de prestations publiques pour la clientèle concernée serait problématique et peu efficace.

Sur le plan routier, outre le projet de contournement au sud par la H20, le contournement est de La Chaux-de-Fonds est en cours d'étude suite à l'insistance des autorités chaux-de-fonnières qui sont à l'origine de l'accord des communes du Jura bernois pour l'abandon de la liaison Renan – Les Convers. Les cantons de Berne, Jura et Neuchâtel mènent ces études conjointement et se sont également appuyés sur l'expertise de mandataires externes, qui évaluent à l'heure actuelle quatre variantes de tracés. La Chaux-de-Fonds est associée à ce projet, qui inclut également des corrections de tracé au Haut du Chemin-Blanc. A ce stade, le projet a été inclus dans le projet d'agglomération et l'enjeu actuel est de terminer les

études nécessaires pour démontrer en 2012 une faisabilité dès 2015-16, faute de quoi la Confédération ne l'intégrera pas dans le "paquet B" du projet d'agglomération neuchâtelois. A ce jour, le Canton a confirmé qu'il considérerait ce contournement comme prioritaire dans la mesure où son financement n'entre pas en concurrence avec les contournements par la H20. Cela étant, les premiers résultats des études en cours montrent que, plus encore que pour la H20, des mesures de restriction de trafic au centre sont impératives pour que le contournement soit utile et utilisé.

Enfin, le transport des cycles dans les trains a été envisagé et a donné lieu à des interventions de la Ville auprès des compagnies ferroviaires. Les CFF ont refusé d'offrir ce service, y compris sur les lignes régionales, tandis que les TRN ont donné leur accord pour les lignes des Ponts-de-Martel et des Brenets³ tout en exigeant une contrepartie financière modique, voire symbolique, acquittée par les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds et le Parc naturel régional du Doubs (contribution inférieure à CHF 1'000.- depuis 2007, répartie entre les trois partenaires). Les cyclistes ont encore vu leur sécurité s'accroître à La Chaux-de-Fonds, avec le développement progressif des itinéraires cyclables et l'intégration du Chemin des Rencontres au sein du projet d'agglomération, en lien avec la réfection du réseau routier entre la gare principale et le Haut-du-Crêt.

Respect des lignes prioritaires fixées par le programme de législature

Le projet d'agglomération s'inscrit parfaitement dans le cadre fixé par le programme de législature et même dans l'ensemble de ses lignes directrices.

Développé en collaboration avec 13 autres communes et l'Etat au sein de la structure du RUN, il concrétise la volonté de renforcer les relations extérieures et de consolider le principe d'un canton organisé sous la forme d'une seule agglomération. Il participe du même coup à la mise en œuvre de nouvelles manières d'envisager la gouvernance des collectivités publiques.

Concrétisation du choix de mettre en évidence le caractère urbain du canton, le projet apporte une contribution importante à la volonté de

³ La fréquence d'utilisation de cette prestation est passée entre 2007 et 2009 de 222 à 774 pour la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel et de 50 à 80 sur la ligne Le Locle – Les Brenets.

renforcer l'image de la Ville autour de ses qualités urbaines et de valoriser ses fonctions, prestations et espaces urbains.

Quant à l'ouverture de la gare CFF La Chaux-de-Fonds – Fiaz, elle entre aussi parfaitement dans le cadre du programme de législature puisqu'elle entend contribuer à améliorer l'accessibilité de la Ville depuis l'extérieur et donne ainsi la possibilité d'atteindre une nouvelle partie de la ville sans rupture de charge, à l'image d'un S-bahn. En cela, elle augmente l'aire d'attractivité en contribuant à réduire, si ce n'est les distances, tout au moins les temps de parcours pour relier les lieux.

Cette ouverture contribue également à donner une valeur ajoutée supplémentaire aux sites dont le développement est en projet ou à planifier, en améliorant leur accessibilité. Elle participe à la valorisation des fonctions de production (industrielle, commerciale, culturelle, etc.) qui pourraient voir le jour prochainement.

Conséquences sur les finances

L'investissement de CHF 1'150'000.- induira la charge suivante pour la Ville jusqu'au terme de la période d'amortissement :

Amortissement (2,5 %)	CHF	28'750.-
Intérêts à 3,2 % (taux moyen des emprunts de la Ville sur la moitié de l'investissement)	CHF	18'400.-
Charge annuelle moyenne	CHF	47'150.-

Aucune autre charge d'exploitation n'est à prévoir pour la Ville du fait de cet investissement.

Conséquences sur les ressources humaines

La planification de l'ensemble des mesures du projet d'agglomération a été réalisée jusqu'ici par les services de l'administration, avec l'appui de l'association Réseau urbain neuchâtelois (RUN) et celui de mandataires veillant à la coordination et la cohérence entre les mesures prévues dans les différentes communes. Il en ira de même à l'avenir, en particulier pour la planification des mesures de deuxième génération.

S'agissant de la réalisation des mesures, certaines pourront être suivies par les services de la ville. Tel sera le cas notamment de la réalisation des accès à la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz. D'autres le seront par les services cantonaux ou les CFF et d'autres encore donneront lieu à des mandats de suivi, comme vraisemblablement l'important projet de réaménagement de la place de la gare.

Dans tous les cas, aucun engagement de personnel lié à la mise en œuvre du projet d'agglomération n'est envisagé par le Conseil communal.

Collaboration intercommunale

Issu de la collaboration entre quatorze, voire seize, communes et l'Etat, le projet d'agglomération s'inscrit également dans une logique voulue par la Confédération. Il constitue dès lors un modèle de collaboration entre collectivités publiques, du moins dans le cadre institutionnel existant.

La lourdeur du processus de coordination confirme en effet, aux yeux du Conseil communal, la nécessité de repenser le découpage géographique et institutionnel de notre canton, voire d'espaces plus larges encore.

La réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz contribuera en outre à l'amélioration des liaisons entre les villes du canton et au sein de l'agglomération. Elle aura un impact positif sur le trafic de transit dans ces localités, en particulier au Locle, où la situation est plus que sensible à l'heure actuelle.

Eléments relatifs au développement durable

a) aspects environnementaux

En favorisant la mobilité durable et le recours aux transports publics et en cherchant à réduire les nuisances dues au trafic, le projet d'agglomération s'inscrit parfaitement dans la logique du développement durable et de sa dimension environnementale.

La gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz permettra de favoriser un recours plus systématique aux transports publics et contribuera au désengorgement des centres-villes. Elle devrait ainsi conduire à une réduction des émissions de polluants et du bruit et contribuer à une plus grande qualité de vie en ville et en particulier dans le quartier Ouest de La Chaux-de-Fonds.

b) aspects sociaux

En favorisant des espaces urbains de qualité et en développant des lieux conviviaux, le projet d'agglomération cherche à revaloriser la ville comme lieu social, de rencontres et d'échanges. Il favorise aussi le retour en ville de catégories de population qui cherchaient à s'établir en périphérie à la fin du vingtième siècle et laisse donc espérer davantage de mixité sociale en ville. En créant de surcroît des conditions-cadres favorables à la mobilité douce, il contribue à entretenir une activité physique modérée, à saluer sous l'angle de la santé publique. Il s'inscrit dès lors clairement en relation avec la dimension sociale du développement durable.

c) aspects économiques

Outre qu'il suscitera des investissements financés partiellement par la Confédération et le Canton dans notre région, le projet d'agglomération est surtout de nature à améliorer les voies de communication de la Métropole horlogère – et le Jura neuchâtelois – vers le Plateau suisse et la France voisine. Avec le projet du TransRUN, il offre en outre à La Chaux-de-Fonds une opportunité de consolider son rôle de première ville du canton et de pôle urbain régional.

Toutes ces dynamiques, pour autant qu'elles soient accompagnées judicieusement, peuvent également se traduire par un élan démographique et économique conforme à la logique économique du développement durable.

L'ouverture d'un nœud de transports est en outre un facteur positif pour la localisation d'entreprises. Les perspectives de développement liées à la concrétisation d'un plan spécial à proximité de cette nouvelle gare et à la réaffectation des abattoirs figurent parmi les retombées attendues de la réouverture de cette halte ferroviaire au vu des améliorations apportées en termes d'accessibilité.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs le conseillers généraux, de bien vouloir accepter le projet d'arrêté ci-dessous et classer les motions et postulats cités ci-devant.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président	La chancelière
Laurent Kurth	Muriel Barrelet

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

Article premier.- Un crédit de CHF 1'150'000.- est accordé au Conseil communal, à raison de CHF 840'000.- à titre de participation aux travaux d'étude et de réalisation de la gare de la Fiaz et à raison de CHF 310'000.- pour la création d'un parking d'échange.

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements.

Article 3.- L'investissement sera amorti au taux de 2,5 %.

Article 4.- Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit et à procéder aux transactions immobilières relatives aux travaux.

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL	
Le président	La secrétaire
Marc Schafroth	Aline Fleury