



36^e séance du Conseil général

Législature 2020-2024

Jeudi 2 mai 2024 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Procès-verbal

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

Membres du Conseil général présents (34 membres) : Mmes et MM. Angehrn Jennifer (UDC), Borel Pierre-Alain (PS), Boukhris Karim (POP), Brechbühler Jean-Pierre (UDC), Brossard Carmen (PS), Bühler Pascal (PS), Christen Jean-Denis (UDC), Curty Anthony (PLR), Curty Sarah (PLR), Freitag Manon (Le Centre), Gagnebin Monique (PS), Giamboni Stefano, (Les Vert-e-s), Haldimann Cédric (PLR), Iseli Maël (PLR), Jeandroz Françoise (POP), Leitenberg Brigitte (PVL), Maillard Alicia (PS), Moser Claude-André (PLR), Perret François (Les Vert-e-s), Perret Julie (POP), Piguet Christian (Les Vert-e-s), Räss Lukas (UDC), RoCHAT Grégory (Les Vert-e-s), Schneeberger Marina (POP), Spoletini Giovanni (PS), Thiérmard-Clémentz Béatrice (Les Vert-e-s), Tissot Nathalie (Les Vert-e-s), Tritten Jean-Jacques (Les Vert-e-s), Vaucher Alain (PLR), Vaucher Frédéric (PLR), Vollers Sabrina (POP), Zaffalon Aliénor (PVL), Zender Lara (POP)

Suppléant-e-s présent-e-s (6 membres) : Mme et MM. Baptista Ginga Matos (Les Vert-e-s), Beroud Olivier (POP), Ferlin André (Les Vert-e-s), Gautschi Mathias (PS), Gerber Ludovic (UDC), Jurt Laura (PLR)

Membres du Conseil général excusés (7 membres) : Mme et MM. Bieler Gaëtan (POP), Courvoisier Blaise (PLR), Djebaili Karim (PS), Lalive Jean-Emmanuel (Les Vert-e-s), Lalive Todeschini Laure (Les Vert-e-s), Mbemba Christophe (PLR), Pittet Vincent (UDC),

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

36^e séance du Conseil général de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Jeudi 2 mai 2024 à 19h30

à l'Hôtel de Ville

Ordre du jour

1. Adoption du procès-verbal de la 34^e séance du Conseil général du 30 janvier 2024.
2. Election de M. Blaise Courvoisier, représentant du PLR, au sein de la Commission de salubrité et de la police du feu, en remplacement de M. Nicolas Vuillemin, démissionnaire.
3. Election de Mme Monique Gagnebin, représentante du PS, au sein de la Commission de salubrité et de la police du feu en remplacement de Mme Rose Lièvre Assamoi, démissionnaire.
4. 24.020 – Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 3'800'000.- pour la construction d'une halte ferroviaire La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois, dont CHF 1'837'000.- d'investissement net.
5. 24.022 – Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit de CHF 7'280'000.- pour le projet de relocalisation de l'administration dans les locaux de l'Hôtel de Ville et de CHF 468'000.- pour le réaménagement de la Place Granges-Boucherie.
6. 24.021 – Rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit global de CHF 940'900.- TTC pour l'achat d'un camion-grue pour la collecte des déchets.
7. 24.013 – Motion du groupe PVL : « Diriger en binôme la charge de conseiller-ère communal-e », déposée le 04.03.2024.
8. 24.014 – Résolution du groupe POP : « Cyclotourisme : ne nous faisons pas distancer par le peloton de tête », déposée le 04.03.2024.
9. 24.015 – Interpellation du groupe PLR : « Quelle équité dans les camps scolaires ? », déposée le 05.03.2024.

Séance du 2 mai 2024

10. 24.016 – Motion du groupe PLR : « Suppression de la taxe sur les spectacles pour les associations et clubs locaux », déposée le 05.03.2024.
11. 24.017 – Interpellation du groupe socialiste : « Avenir du RHNe », déposée le 06.03.2024.
12. 24.018 – Projet d'arrêté du Bureau du Conseil général : « Toilettage du règlement général », déposé le 07.03.2024.
13. 24.019 – Résolution du groupe des Vert-e-s : « Et si on ouvrait une forêt funéraire dans la commune ? », déposée le 12.03.2024.

*Ilinka Guyot
présidente du Conseil général*

OBJETS DÉPOSÉS

24.024 – Interpellation du groupe PLR, par M. Anthony Curty : « Les droits civiques sont une chance, favorisons la participation », déposée le 12.04.2024.

24.025 – Interpellation du groupe socialiste par M. Mathias Gautschi : « La Chaux-de-Fonds, coproductrice d'une série '*Le Miroir des âmes*' adaptée de Nicolas Feuz ? », déposée le 22.04.2024.

24.026 – Interpellation du groupe socialiste, par M. Andrea Moretti : « Ex-cinéma Corso : quel avenir ? », déposée le 23.04.2024.

24.027 – Interpellation urgente des groupes POP et socialiste, par Mme Françoise Jeandroz, POP : « Couverture des besoins pré- et parascolaires », déposée le 29.04.2024.

24.028 – Interpellation du groupe socialiste, par M. Mathias Gautschi : « Plateforme Culture soutenue par la Ville de La Chaux-de-Fonds ? », déposée le 30.04.2024.

24.030 – Interpellation urgente des groupes socialiste, Les Vert-e-s et POP, par M. Pierre-Alain Borel, PS : « Quoi de neuf, docteur ? », déposée le 02.05.2024.

Mme Ilinka Guyot, présidente, ouvre la séance et cède la parole au président du Conseil communal, M. Jean-Daniel Jeanneret.

M. Jean-Daniel Jeanneret, président du Conseil communal, Économie, finances, action sociale et services internes : Je tiens à excuser l'absence de notre collègue Théo Huguenin-Elie, qui est actuellement hospitalisé, mais dans la logique tout à fait naturelle de ce qu'il a subi. Il n'y a pas de craintes, cela fait partie du processus normal. Malheureusement, cela tombait sur la période où avait lieu le Conseil général. Mais il va très bien, ne vous inquiétez pas. Malheureusement, il nous fera défaut ce soir.

La présidente fait part des objets déposés et de leur traitement :

- Une interpellation – 24.025 – du groupe socialiste, « La Chaux-de-Fonds, coproductrice d'une série 'Le Miroir des âmes' adaptée de Nicolas Feuz ? », déposée le 22 avril 2024. Elle sera portée à l'ordre du jour de la prochaine séance.
- Une interpellation – 24.026 – du groupe socialiste, « Ex-cinéma Corso : quel avenir ? », déposée le 23 avril 2024. Elle sera portée à l'ordre du jour de la prochaine séance.
- Une interpellation urgente – 24.027 – des groupes POP et socialiste, « Couverture des besoins pré- et parascolaires », déposée le 29 avril 2024. Elle sera traitée à la suite des rapports du Conseil communal.
- Une interpellation – 24.028 – du groupe socialiste, « Plateforme Culture soutenue par la Ville de La Chaux-de-Fonds », déposée le 30 avril 2024. Elle sera portée à l'ordre du jour de la prochaine séance.
- Une interpellation urgente – 24.030 – des groupes socialiste, Les Vert-e-s et POP, « Quoi de neuf, docteur ? », déposée le 2 mai 2024. Elle sera traitée à la suite de la première interpellation urgente.

Etant donné que l'ordre du jour envoyé aux membres du Conseil général et celui figurant sur le site internet de la Ville ne concordent pas, **la présidente** rappelle l'ordre dans lequel les rapports seront traités, soit 24-020, 24-022 et 24-021.

Adoption du procès-verbal de la 34^e séance du Conseil général du 30 janvier 2024

Le procès-verbal de la 34^e séance du 30 janvier 2024 n'appelant pas de remarque particulière et ne faisant l'objet d'aucune opposition, il est considéré comme adopté, avec remerciements à son auteure.

Elections au sein des commissions

Election d'un membre du groupe PLR à la Commission de salubrité et de la police du feu, en remplacement de M. Nicolas Vuillemin, démissionnaire

La candidature de M. Blaise Courvoisier est proposée par le groupe PLR. Cette candidature ne faisant l'objet d'aucune opposition, M. Courvoisier est élu membre de la Commission de salubrité et de la police du feu.

Election d'un membre du groupe socialiste à la Commission de salubrité et de la police du feu, en remplacement de Mme Rose Lièvre Assamoi, démissionnaire

La candidature de Mme Monique Gagnebin est proposée par le groupe socialiste. Cette candidature ne faisant l'objet d'aucune opposition, Mme Gagnebin est élue membre de la Commission de salubrité et de la police du feu.

24.020

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 3'800'000.- pour la construction d'une halte ferroviaire La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois dont CHF 1'837'000.- d'investissement net

du 10 avril 2024

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Contexte

Le secteur "sud de la ville", identifié par le projet de territoire communal, est caractérisé par un environnement paysager de qualité (vallées des Petites et Grandes-Crosettes), césuré par des axes routiers très fréquentés et plusieurs lignes ferroviaires. Les quartiers du Cerisier et de l'Orée-du-Bois connaissent un développement important qui devrait être achevé à court terme. Il y a actuellement environ 1'350 habitant·e·s et 500 emplois dans ces quartiers, respectivement 1'520 habitant·e·s et 700 emplois dans un rayon d'un kilomètre du centre de ces quartiers.

Ce secteur va subir une profonde mutation ces prochaines années avec la réalisation des infrastructures routières (N20 et H18) et, à plus long terme, l'urbanisation des terrains situés au nord du giratoire du Bas-du-Reymond en privilégiant une vocation économique, notamment avec l'implantation d'une entreprise à haute valeur ajoutée avec une architecture de qualité (porte d'entrée de la ville). Cette urbanisation ne pourra être envisagée qu'après la réalisation de la N20, du fait que ces terrains sont dans les emprises provisoires de celle-ci (horizon 2040).

Dans ce contexte, la future gare de La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois (nom validé par la commission de toponymie lors de sa séance du 18 mars), répond à un besoin avéré actuel et doit jouer un rôle stratégique pour les projets en cours et à venir dans le secteur "sud de la ville". À cela, il convient

d'ajouter l'attractivité qu'aurait cette gare pour le futur site principal de Viteos qui comptera plus de 200 collaborateur·trice·s dans le secteur.

Par ailleurs, la création de cette gare va permettre d'accroître fortement l'attractivité de la ligne 222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel en augmentant significativement le nombre d'usager·ère·s potentiel·le·s. Cette nouvelle offre va permettre de pérenniser cette ligne et d'envisager le passage à une cadence à la demi-heure.

Historique du projet

Nom du site et de la halte

La commission de toponymie a préféré le nom Orée-du-Bois, plus esthétique et poétique que les noms des deux autres quartiers du secteur que sont Malakoff et Le Cerisier. Cette décision s'explique également par le fait que la halte sera accessible par la route du même nom, que l'arrêt de bus le plus proche est également nommé "Orée-du-Bois" et que des trois quartiers, c'est celui-ci qui est le plus peuplé.

Le nom "Orée-du-Bois" est une toponymie d'usage donnée à ce quartier parce qu'il est proche de la forêt. C'est en 1973 que les autorités ont pris la décision de nommer officiellement certains lieux-dits. Cette nouvelle répartition a tenu compte des noms utilisés dans la pratique. On peut lire dans L'Impartial du 20 février 1973 (extrait de l'article) :

"De nouvelles dispositions viennent d'être prises par les autorités communales. Elles concernent la rue de l'Hôtel-de-Ville, le Reymond, l'Orée-du-Bois, le Cerisier et le Mont-Cornu. Ainsi, la rue de l'Hôtel-de-Ville sera prolongée jusqu'à la Malakoff (jusqu'ici Petites et Grandes-Crosettes). Ce secteur comprend neuf maisons d'habitation et vingt-trois constructions diverses. Du bas du Reymond jusqu'à la Main-de-La Sagne, les maisons en bordure de la route cantonale seront sous l'appellation officielle de route du Reymond. Cette nouvelle nomination concerne douze maisons d'habitation et dix-sept constructions diverses. Au-dessus de la Malakoff, le nouveau quartier qui comprendra trente-trois maisons dont une partie sont déjà en construction reçoit la désignation d'Orée-du-Bois."

Projet PRODES 2030/35

En 2015, dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire 2030-2035 (PRODES 2030/2035), le Canton avait déposé un projet pour la création d'une nouvelle halte ferroviaire nommée Malakoff à l'époque. En effet, un potentiel de développement important des quartiers de l'Orée-du-Bois et du Cerisier était confirmé et un développement rapide de la halte était attendu.

La nouvelle halte se situe entre les haltes Le Grenier et Le Reymond. La suppression de cette dernière était déjà envisagée dans le projet qui prévoyait des rampes à 10% ainsi qu'une passerelle pour accéder à la voie transN depuis la route de l'Orée-du-Bois pour un coût estimé, à l'époque, à CHF 1'006'000.-.

Malheureusement, la proposition n'a pas été retenue par l'évaluation de l'Office fédéral des transports (OFT) du 31 octobre 2018 (OFT, PRODES, étape d'aménagement 2030/35, Rapport d'évaluation des modules du 31 octobre 2018) qui a considéré que la nouvelle halte présentait un rapport coûts-utilité inférieur aux exigences. Le projet ne sera donc pas financé par la Confédération dans le programme 2030/35. Il faudra proposer cette halte dans les prochains programmes pour espérer toucher un financement fédéral a posteriori.

Or, les prévisions d'augmentation de la population et des emplois dans le secteur de la nouvelle halte à l'horizon 2030, qui ont été utilisées pour l'évaluation de l'OFT, sont déjà largement dépassées aujourd'hui et les chiffres vont encore augmenter, ce qui nous amène à conclure que les points de potentiels de cette halte ont été sous-évalués.

Projet de mise en conformité de la halte ferroviaire Le Reymond

En 2021, l'OFT et les Transports publics neuchâtelois (transN) ont présenté un projet de mise aux normes de la halte Le Reymond devisé à CHF 800'000.-. Le Conseil communal a préavisé négativement ce projet en raison de la faible fréquentation actuelle et future et a demandé le déplacement de la halte selon le projet PRODES 2030/2035.

Projet de nouvelle halte 2021-2022

Après discussion, l'OFT a donné son accord pour transférer les CHF 800'000.- alloués à la mise aux normes LHand de la halte Le Reymond pour la création d'une nouvelle halte nommée Malakoff à l'époque et a retiré son projet de mise aux normes de la halte Le Reymond.

Une étude préliminaire avec différentes options a été effectuée, notamment pour estimer les coûts TTC (+30%) et limiter les risques d'oppositions par la suite. Les trois options présentées sont les suivantes :

- Option 1. "mini", devisée à CHF 1'440'000.-, comprenant uniquement un quai, un accès par des escaliers et une rampe à 10% par le passage inférieur routier (PI) de Malakoff.
- Option 2. "passerelle", à CHF 1'990'000.-, prévoyant un accès par la route de l'Orée-du-Bois au moyen d'une passerelle au-dessus des voies comme dans le projet PRODES 2030.

- Option 3. "passage inférieur", à CHF 1'720'000.-, prévoyant un accès par un PI depuis la route de l'Orée-du-Bois avec une rampe et un escalier pour l'accès au quai.

La Ville et le Canton ont privilégié le projet de la nouvelle halte avec l'option 3 qui présente la meilleure attractivité pour les usager·ère·s potentiel·le·s.

Projet de nouvelle halte 2023

En 2023, l'option 3 "passage inférieur" a été étudiée plus en détail et affinée. Deux variantes de cette option ont été développées.

Variante "ascenseur(s) à 3 paliers sans rampe d'accès au quai"

Cette variante comprend, à court terme, la construction de 2 ascenseurs depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville avec une passerelle d'accès au quai (CHF 2.5 mios TTC) et la construction du PI ultérieurement et simultanément à l'interruption de la ligne pour la construction de la ligne directe (CHF 1.4 mio TTC), soit au total CHF 3'900'000.-. Si les travaux ne sont pas coordonnés avec l'interruption de la ligne, il faut compter CHF 400'000.- de plus pour l'offre de substitution de 16 à 20 jours. Avec un seul ascenseur, le coût est diminué de CHF 150'000.-.

Les avantages de cette variante résident dans un accès supplémentaire par la rue de l'Hôtel-de-Ville pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et pour le stationnement des vélos, dans l'absence de déneigement de la rampe d'accès au quai et dans un cheminement plus direct pour les PMR. Par contre, elle implique le désavantage de la maintenance mécanique, de la passerelle d'accès au quai et présente un ouvrage plus imposant.

Variante de base "passage inférieur réalisé simultanément à la gare avec rampe à 10% sans accès depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville"

Cette variante comprend un PI depuis la rue de l'Orée-du Bois et une rampe d'accès au quai de 10% pour un total de CHF 3'800'000.-. Une variante avec une rampe à 6% augmenterait les coûts de CHF 650'000.-. Les avantages de cette variante sont l'absence de maintenance mécanique et un ouvrage plus léger. Le désavantage réside dans le déneigement de la rampe d'accès au quai à la charge de transN et de l'amorce du PI à charge de la Ville.

Une variante avec ascenseur depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville en plus du PI depuis la route de l'Orée-du-Bois, et sans rampe d'accès au quai, offrirait certains avantages en termes d'accessibilité PMR, mais elle coûterait environ CHF 400'000.- de plus.

La variante PI sans ascenseur avec rampe à 10% est considérée comme satisfaisante et est plus avantageuse économiquement. Cette dernière variante a ainsi été retenue.

Projet retenu

Emplacement

L'emplacement de la gare a été décidé conjointement avec le Service cantonal des transports (SCTR) et transN, avec une implantation le long de la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel, juste après le PI routier de Malakoff entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et la route de l'Orée-du-Bois.

Infrastructures prévues

Le projet ferroviaire prévoit :

- La construction d'un nouveau quai sur une longueur de 50 m le long de la voie transN 222, côté sud, avec une bordure de 35 cm au-dessus du plan de roulement et une largeur totale minimale de 2.84 m (zone de danger comprise) sur toute la longueur, soit 2.31 m de zone sûre.
- L'équipement du quai avec une marquise, un abri, un éclairage standard, des haut-parleurs, un automate à billets, un système d'informations voyageur·euse·s standard et des poubelles.
- La réalisation d'un PI sous les voies CFF et transN, permettant un accès facilité, attractif, direct et de plain-pied depuis la route de l'Orée-du-Bois, mais aussi depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville via l'escalier existant adjacent au mur d'aile nord-est du PI Malakoff.
- Une rampe d'accès au quai d'une largeur de 2.50 m et de pente longitudinale inférieure ou égale à 10%, raccordant le débouché sud du PI à l'arrière du nouveau quai. Les rampes à une pente de 10% doivent être aménagées avec des paliers, conformément à la recommandation de « Architecture sans Obstacles ».
- Une volée d'escalier d'une largeur de 2.00 à 2.50 m, avec un palier intermédiaire, permettant un accès plus direct au quai depuis le nouveau PI.
- Un accès remanié d'une largeur de 2.50 m depuis le débouché nord du nouveau PI en direction de la route de l'Orée-du-Bois, avec une pente de 6% (mais inférieure à 10% en tous les cas).
- Un passage pour piétons, avec zones d'approches conformes sur la rue de l'Orée-du-Bois, permettant de rejoindre le trottoir existant.
- L'aménagement complémentaire d'un escalier dans le prolongement d'un trottoir à réaliser en bordure sud de la rue de l'Orée-du-Bois afin d'améliorer l'accessibilité de la future halte pour le quartier du Cerisier.
- La création d'une aire de stationnement couverte pour les vélos.

A ce stade, le projet ne comprend pas de Park + Ride. Toutefois, la question est à l'étude en fonction des activités futures des entreprises voisines. L'accès piéton le long de la route de l'Orée-du-Bois, par la création d'un trottoir, jusqu'en haut du quartier du Cerisier, doit également faire l'objet d'analyses complémentaires et de discussions avec les propriétaires riverains, car il n'y a pas d'alignement routier dans ce secteur.

Finalement, l'implantation d'un abri à vélos le long de la route de l'Orée-du-Bois devra aussi faire partie des réflexions pour le projet définitif.

Détail des coûts

Devis de la variante - Passage inférieur avec rampe 10%	
TRAVAUX DE CONSTRUCTION	
Travaux en régie	41'000
Essais	27'000
Installations	220'500
Démolition et démontages	16'000
Construction de réseaux enterrés	37'500
Étanchéité d'ouvrage enterrés et de ponts	63'500
Clôture et portails	137'500
Fouilles et terrassements	531'000
Couches de fondation pour surfaces de circulation	21'500
Pavages et bordures	13'000
Chaussées et revêtements	28'000
Voies ferrées	63'000
Canalisation et évacuation des eaux	128'000
Construction en béton coulé sur place	319'000
Marquages	4'000
Construction préfabriquée en béton et en maçonnerie	37'500
Plus-value pour travaux en équipe (10%)	169'000
HONORAIRES ET FRAIS	
Honoraires et frais	400'000
ACQUISITION DE TERRAINS	
Acquisition et utilisation de terrains	65'000
AUTRES POSTES IDENTIFIES AU STADE DE L'AVANT-PROJET	
Provision pour prise en compte des besoins IS	32'500
Ligne de contact (LC) y.c. déclenchement de la ligne	97'000
Installations électriques (BT) / Éclairage	86'500
Équipements (abri voyageur-euse-s, poubelles, BIV, etc.)	125'500
Bus de remplacement (CFF / transN)	324'000
Abri vélos	70'000

RECAPITULATION GENERALE	
TRAVAUX DE CONSTRUCTION	1'856'800
HONORAIRES ET FRAIS	400'000
ACQUISITION DE TERRAINS	65'000
AUTRES COUTS IDENTIFIES AU STADE AVP	735'500
DIVERS ET IMPREVUS (+15%)	458'500
Total HT	3'516'000
TVA (8.1%)	285'000
Total brut arrondi TTC	3'800'000

Financement

Le projet n'ayant pas été retenu par le PRODES 2030/35, le financement de CHF 3'800'000.- doit être assuré par les collectivités publiques locales.

Le Conseil d'État a décidé de plafonner son financement à CHF 700'000.- pour rester dans sa propre compétence et, ainsi, gagner du temps au niveau des procédures budgétaires.

Quant à l'OFT, la part de son financement est de CHF 800'000.-, montant initialement dédié à la mise aux normes de la halte Le Reymond.

Par ailleurs, la Ville peut aussi compter sur la participation du projet d'agglomération à hauteur de CHF 63'000.-, au minimum, soit au total CHF 1'563'000.- de soutiens externes.

Finalement, pour un projet de cette importance relatif aux transports publics, le fonds des mobilités peut être mis à contribution pour un montant de CHF 400'000.-.

L'ensemble du solde du financement sera à la charge de la commune, soit un montant de CHF 1'837'000.-.

Financement	En millions de CHF
Transfert OFT (halte Reymond)	0.8
Mesure projet d'agglomération	0.063
Canton	0.7
Fonds des mobilités	0.4
Ville	1.837
Coûts	3.8

Planning du projet

Les dates clés pour la planification intentionnelle des études et travaux sont résumées comme suit, sous réserve d'un démarrage de la phase de projet d'ouvrage début 2024 :

Phase du projet	Date
Élaboration du projet d'ouvrage / Procédure d'approbation des plans (PAP)	1 ^{er} semestre 2024
Dépôt du dossier v0 PAP à l'OFT	juillet 2024
Dépôt du dossier PAP consolidé à l'OFT	octobre 2024
Procédure PAP – 18 mois	octobre 2024 à mars 2026
Enquête publique	fin 2024 / début 2025
Obtention de la décision d'approbation des plans (DAP)	avril 2026
Échéance du délai de recours	mai 2026
Démarrage des travaux	juin 2026
Travaux avec interruption exploitation CFF	fin juillet/début août 2026 (2 sem.)
Travaux avec interruption exploitation transN	fin juillet/mi-août 2026 (3 sem.)
Achèvement des travaux	novembre 2026
Mise en service	au changement horaire déc. 2026

Analyse du taux de couverture

Selon l'étude préliminaire pour l'estimation du taux de couverture réalisée en 2022, la demande actuelle sur la ligne 222 est de 450 montées par jour du lundi au vendredi pour des recettes annuelles de l'ordre de CHF 500'000.-. Selon cette étude, le taux de couverture de la ligne serait donc de 22.6%. Le taux réel actuel avec les coûts de 2023 est inférieur, mais reste supérieur à 20% (20.5%).

Selon les projections de l'étude précitée, à l'horizon 2025, respectivement à l'horizon de la mise en service de la halte de l'Orée-du-Bois (2027), la demande augmentera de 170 montées par jour, soit environ 140 montées supplémentaires par jour et 30 montées supplémentaires liées au projet de site principal de Viteos SA. Les recettes supplémentaires sont évaluées entre CHF 150'000.- et CHF 270'000.- par an, ce qui élève le taux de couverture à 25.7%.

À l'horizon 2045, sans offre supplémentaire, l'étude estime la demande à environ 230 montées supplémentaires par jour, soit 35% d'augmentation par rapport au potentiel de la mise en service. Les recettes supplémentaires seraient de CHF 200'000.- à CHF 360'000.- par an, pour un taux de couverture projeté de 27.6%.

L'analyse du taux de couverture de la ligne 222 démontre que la création de la halte Orée-du-Bois va permettre d'accroître fortement l'attractivité de la ligne 222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel et que cette nouvelle offre va permettre de pérenniser cette ligne et d'envisager le passage à une cadence à la demi-heure.

Préavis des commissions

Ce rapport a été soumis à la commission des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie (INFRUEN), lors de sa séance du 8 avril 2024, qui l'a préavisé favorablement à l'unanimité des membres présent-e-s.

Ce rapport a été présenté à la commission transports, lors de sa séance du 9 avril 2024.

Conformité au programme de législature

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

Il fait aussi écho à l'axe "Une ville qui se construit sur la ville", avec une meilleure attractivité du secteur sud de la ville, en particulier de sa zone d'activité économique actuelle et future ainsi que des quartiers de l'Orée-du-Bois et du Cerisier.

Conséquences sur les finances

L'amortissement sera calculé au taux de 2% (50 ans) sur le total des dépenses d'investissement nettes effectuées par la Ville. Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.5% sur la moitié du montant des dépenses nettes à sa charge.

Amortissements : CHF 1'837'000.- x 2%	CHF 36'700.-
Intérêts 2,5% sur la moitié du montant des dépenses à la charge de la Ville	CHF 23'000.-
Soit une charge annuelle moyenne de	CHF 59'700.-

Conséquences sur les ressources humaines

Il n'y a pas de conséquence directe sur les ressources humaines de la Ville car le pilotage du projet est assuré par le SCTR puis, dès signature de la convention de financement, par transN. Le Service de l'urbanisme, des mobilités et de l'environnement, ainsi que le Service technique, sont les répondants techniques pour la coordination communale.

Capitale culturelle suisse

Le calendrier prévu pour la mise en service de la halte Orée-du-Bois, à l'introduction de l'horaire 2027, offrira au public une possibilité supplémentaire de se rendre aux manifestations en transport public. Ceci est également un atout supplémentaire en vue de devenir une Capitale culturelle tournée vers l'avenir.

Collaboration intercommunale

Les communes voisines n'ont pas participé directement au projet, mais la collaboration a été intense et constante avec le SCTR et transN.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La réalisation de la gare Orée-du-Bois s'inscrit pleinement dans la volonté de favoriser la mobilité durable en utilisant au maximum les transports publics. Ceci permettra de diminuer les nuisances environnementales du fait du report modal sur le train plutôt que les transports individuels motorisés.

b) Aspect social

Une nouvelle gare et ses espaces environnants, en particulier le futur site principal de Viteos ainsi que les quartiers de l'Orée-du-Bois et du Cerisier, est synonyme de mixité des fonctions et de lieux d'échange et de rencontre.

c) Aspect économique

L'ouverture d'une gare ferroviaire est un facteur attractif pour la localisation d'emplois et de nouveaux/elles habitant·e·s et, de ce fait, d'un apport fiscal supplémentaire. Les investissements consentis par la Ville seront importants mais il s'agit aussi de relever les apports financiers des autres partenaires que sont l'État et la Confédération.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

La nouvelle halte ferroviaire permettra d'améliorer la qualité de desserte du secteur sud de la ville. Ceci pourra se traduire par une augmentation démographique et d'emplois dans le secteur de la future halte Orée-du-Bois déjà en fort développement.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

La chancelière

Jean-Daniel Jeanneret

Floriane Mamie

Annexes :

1. Rapport technique d'avant-projet du Service cantonal des transports, du 26 janvier 2024, pour la réalisation d'une nouvelle halte « Malakoff » à La Chaux-de-Fonds sur la ligne ferroviaire transN n°222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel
2. Plans de l'avant-projet de la variante avec passage inférieur
3. Plans de l'avant-projet de la variante avec ascenseur
4. Rapport du projet de nouvelle halte Malakoff pour le programme PRODES 2030 du mois d'octobre 2015

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

Vu un rapport du Conseil communal du 10 avril 2024

Vu le préavis de la Commission de gestion des infrastructures, de
l'urbanisme et de l'énergie du 8 avril 2024

arrête :

Article premier.-

Un crédit d'engagement de CHF 3'800'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour la construction de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois.

Article 2

Les participations des institutions et collectivités publiques, les prélèvements aux fonds ainsi que les subventions viendront en déduction du crédit.

Article 3

Ce crédit figurera au chapitre 150 "Transports" du compte des investissements.

Article 4

Ce crédit sera amorti au taux de 2% (50 ans).

Article 5

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

Article 6

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relève que le rapport 24.020 est traité selon les règles du débat long.

Mme Sarah Curty, PLR : Le groupe PLR a lu avec grand intérêt le rapport concernant la halte ferroviaire dans le quartier de l'Orée-du-Bois. Comme mentionné dans le rapport, ce quartier s'est beaucoup développé ces dernières années, et nous pouvons y compter actuellement 1'350 habitants et 500 emplois.

C'est un quartier qui s'est agrandi et qui a permis à la ville de La Chaux-de-Fonds d'accroître favorablement sa domiciliation et le développement des entreprises ces dernières années. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Bien que l'accès à ce quartier soit facilité par les axes routiers – et se verra même bientôt amélioré lorsque les deux évitements routiers seront réalisés – le groupe PLR soutient pleinement le développement de l'offre en transports en commun dans ce quartier.

Tout le monde le sait : la desserte en bus est actuellement souvent décriée et ne satisfait pas les riverains, ainsi que les entreprises de la place. L'accès par le train est une alternative bienvenue, qui, nous l'espérons, permettra de reporter une partie du trafic routier, et de participer ainsi au désengorgement du centre-ville et, notamment, de la rue de l'Hôtel-de-Ville.

Cette gare permettra également aux enfants du quartier de pouvoir rejoindre, par un court trajet, les collèges de la Promenade, de Bellevue ou des Crêtets, et encouragera encore plus l'installation de familles dans ce quartier. A savoir que la ligne est déjà cadencée sur les horaires de l'école, puisque des élèves de la vallée de La Sagne se rendent dans les collèges de la ville quotidiennement.

Vous l'aurez compris, le groupe PLR acceptera à l'unanimité ce projet, dont il salue la qualité et son financement, qui prévoit, notamment, la participation de l'Etat et de l'OFT.

Nous sommes également très satisfaits du projet retenu et du fait que la Ville ait privilégié la construction d'une rampe plutôt que d'un ascenseur.

Néanmoins, nous avons quelques questions et avons besoin de clarifications :

- Que peut nous dire le Conseil communal par rapport au timing entre la construction du pont et la halte ferroviaire ? Aurait-il été possible de faire les travaux au même moment ?

- La halte permet de pérenniser la ligne et nous nous demandons quel est l'intérêt des communes de La Sagne et des Ponts-de-Martel pour ce projet. Une participation financière de leur part a-t-elle été envisagée ?
- Qu'est-ce qui justifie que l'abri à vélos coûte, à lui seul, CHF 70'000.- ?

Mme Manon Freitag, Le Centre : Je prends la parole pour exprimer un soutien enthousiaste en faveur du rapport du Conseil communal concernant la construction de la halte ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois. Ce projet revêt une importance capitale pour notre ville et pour les quartiers du Cerisier et de l'Orée-du-Bois.

Tout d'abord, ce projet s'inscrit parfaitement dans le développement stratégique de notre ville, en particulier dans le secteur sud de celle-ci. Avec les projets d'urbanisation à venir et l'évolution démographique constante, la création de cette nouvelle halte est une réponse appropriée à un besoin croissant en infrastructures de transports publics.

L'emplacement de la halte garantit une accessibilité optimale pour les résidents et les employés des quartiers avoisinants. De plus, l'attractivité de cette gare est renforcée par sa proximité avec le futur site principal de Viteos, ce qui facilitera la mobilité des employés et contribuera à dynamiser le tissu économique local.

La construction de cette halte va également améliorer de manière significative l'offre de transports publics dans la région, en augmentant le nombre potentiel d'usagers de la ligne 222 La Chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel. Cette augmentation de la fréquentation permettra non seulement de pérenniser cette ligne, mais également d'envisager une augmentation de la cadence à la demi-heure, offrant ainsi une plus grande flexibilité et un meilleur service aux habitants.

En conclusion, la construction de la halte ferroviaire La Chaux-de-Fonds - Orée-du-Bois est une étape essentielle dans le développement de notre ville. Ce projet répond à des besoins concrets et contribue à notre vision d'une ville durable, dynamique et accessible à tous.

Il est cependant indéniable que le coût du projet est considérable – avec un budget total de CHF 3'800'000.- – et peut légitimement susciter des inquiétudes quant à sa justification économique. Alors que les fonds publics sont précieux et doivent être gérés de manière responsable, il est légitime de se demander si une dépense d'une telle ampleur est justifiée, surtout compte tenu des défis financiers auxquels de nombreuses collectivités locales sont confrontées. En outre, il est crucial de garantir que chaque franc dépensé soit investi de manière optimale, afin de répondre aux besoins réels de la communauté et générer des avantages tangibles. Je rejoins sur ce point la question du groupe PLR quant à l'abri vélos.

Le Centre votera donc en faveur de cet arrêté, afin que nous puissions concrétiser ensemble cette vision de l'avenir de La Chaux-de-Fonds.

M. Stefano Giamboni, Les Vert-e-s : Le groupe des Vert-e-s a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de ce rapport et en remercie ses auteur-e-s.

Depuis plusieurs années, notre Ville fait preuve d'un beau dynamisme au niveau des aménagements urbains et de la mobilité, afin d'inciter le transfert modal de la voiture vers la mobilité douce et les transports publics. Dans le domaine du transport ferroviaire, les haltes du Crêt-du-Loche et des Forges ont été rouvertes, respectivement en 2007 et 2021, après leur fermeture dans les années 1990, tandis que la nouvelle halte de l'Orée-du-Bois, objet du présent rapport, devrait être mise en service d'ici fin 2026.

La desserte ferroviaire des quartiers du Cerisier et de l'Orée-du-Bois – avec leurs 1'350 habitant-e-s et 500 emplois actuels, ainsi que des prévisions de développement futur – est plus que bienvenue. Outre pour les habitant-e-s du quartier, qui arriveront au centre-ville en quelques minutes seulement, cette infrastructure est également très intéressante pour les élèves du quartier.

Cette halte contribuera au fort accroissement de l'attractivité de la ligne 222 La Chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel, ce qui est aussi particulièrement bienvenu. Le passage à la cadence à la demi-heure sur cette ligne serait très important. Le groupe des Vert-e-s espère que cette mesure pourra être mise en place le plus rapidement possible.

La variante retenue – permettant un accès par un passage inférieur depuis la route de l'Orée-du-Bois et via l'escalier existant depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville – nous satisfait. Les rampes prévues permettront un accès sans trop de difficulté aux personnes à mobilité réduite.

Pour améliorer la sécurité des piéton-ne-s, nous sommes d'avis qu'un trottoir devrait être aménagé jusqu'en haut du quartier du Cerisier. Nous espérons que les analyses complémentaires et les discussions avec les propriétaires riverains permettront cette réalisation.

A propos des abris vélos, nous saluons le fait qu'une implantation le long de la route de l'Orée-du-Bois – en plus de celle prévue sur la rue de l'Hôtel-de-Ville – fera aussi partie des réflexions pour le projet définitif. Ces éléments nous semblent incontournables pour réussir le nécessaire transfert modal mentionné au début de mon intervention.

Concernant le financement, outre la participation de la Confédération, du Canton et du Projet d'agglomération, nous relevons tout particulièrement le montant de CHF 400'000.- provenant du fonds communal des mobilités,

lequel est alimenté par une attribution annuelle comprise entre 10 % et 30 % des recettes provenant des mesures de la politique de stationnement – horodateurs et macarons.

En conclusion, nous proposons au Conseil communal d'évaluer la possibilité d'aménager des espaces verts favorisant la biodiversité aux alentours de la nouvelle halte, et d'utiliser du béton recyclé lors de l'élaboration du projet définitif. Le groupe des Vert-e-s acceptera ce rapport.

Mme Lara Zender, POP : Le groupe POP tient à remercier les auteurs du rapport pour sa qualité et soutiendra ce projet avec grand intérêt. Au XXI^e siècle, on ne peut plus passer à côté de la mobilité douce. Nous avons déjà pu constater que c'est un élément qui est fortement mis en avant dans les différents projets de la Ville.

Le quartier du Cerisier est actuellement mal desservi par les transports publics, surtout en soirée et le week-end, ce qui ne favorise pas le changement au niveau de la mobilité et tend vers un report sur la mobilité individuelle.

Ce projet prend part au changement de notre façon de nous déplacer et au projet beaucoup plus global de la Ville concernant la mobilité, élément qui est salué par le groupe POP et va dans le sens de ce qu'il défend depuis plusieurs années.

Il est aberrant d'entendre, au XXI^e siècle, que des lignes de chemin de fer puissent potentiellement être supprimées, et nous regrettons que ce soit à la Ville elle-même de construire une nouvelle halte pour pérenniser cette ligne 222. Il est également important que les cadences puissent être améliorées à futur.

Il est aussi regrettable que le financement n'ait pas pu être inclus dans le projet PRODES 2030/2035, et qu'il revienne à la charge de la commune, qui est le dernier échelon au niveau de ce projet. Il n'appartient pas forcément aux villes de financer les trains, mais le groupe POP se réjouit que la Ville puisse faire ce pas, de même que des soutiens qui ont été accordés par le Canton et l'OFT : ceux-ci permettront quand même de réduire l'investissement de manière considérable. Le groupe POP acceptera ce rapport.

Mme Aliénor Zaffalon, PVL : Les Vert'libéraux soutiennent pleinement ce projet de gare : voici un geste fort en faveur de la mobilité douce.

Notre politique de mobilité ne doit pas uniquement contraindre au changement de moyens de locomotion, à la transition énergétique, mais aussi offrir des solutions, des alternatives positives et attractives pour nos concitoyens, et ce projet en est un excellent exemple.

Ainsi, cette nouvelle desserte profitera au développement et au rayonnement tant du quartier de l'Orée-du-Bois que de la zone industrielle, qui accueillera bientôt le futur site Viteos.

Nous tenons à relever également l'importance de ce projet pour pérenniser la ligne Ponts-Sagne. Un seul regret, auquel les auteurs du projets pourront sans doute en partie remédier : l'absence d'arbres, de plantations, et un projet qui, tout en respectant les exigences en matière d'accessibilité, crée malheureusement une tranchée dans le paysage. Un travail sur le parcours ou l'accompagnement avec un architecte-paysagiste n'aurait-il pas pu être envisagé ?

M. Lukas Räss, UDC : Le groupe UDC a attentivement étudié ce rapport et en remercie chaleureusement ses auteurs.

En 2023, l'UDC, avec d'autres partis, avait lancé un référendum contre la modification de la politique de stationnement. Nous avons fait cela, puisque, d'une part, nous sommes contre une écologie punitive et forcée – qui rend la vie des citoyens plus compliquée et plus chère – et, d'autre part, nous sommes convaincus qu'une bonne partie de la solution se trouve dans le développement des infrastructures. En effet, développer les infrastructures rendra les transports publics mécaniquement plus attractifs. L'offre sera plus complète et répondra au mieux aux attentes de la population.

Dans une optique d'amélioration de la vie des Chaux-de-Fonniers et d'écologie, il va de soi qu'il faut montrer que les transports publics font partie de la solution, sans pour autant contraindre les habitants à changer leurs habitudes, alors que l'offre en matière de transports publics ne suit pas.

D'un point de vue plus général, cette zone de notre ville est en plein développement, et de plus en plus d'habitants y résident. De nombreux projets sont également prévus. Il est donc logique de construire une petite gare ferroviaire parallèlement aux bus qui y passent, pour que les habitants puissent prendre de bonnes habitudes.

Ce projet de gare entre donc parfaitement dans cette vision pragmatique de développement, qui permettra d'inciter les citoyens à prendre les transports publics. Le groupe UDC acceptera donc à l'unanimité ce rapport.

M. Mathias Gautschi, PS : Le groupe socialiste acceptera le rapport, qu'il trouve adéquat après les nombreuses demandes de désenclaver les quartiers du Cerisier et de l'Orée-du-Bois. Ce projet permet aussi d'augmenter la fréquentation du Ponts-Sagne, afin d'éviter une éventuelle désaffectation de la ligne par l'Office fédéral des transports.

Cela offre aussi une possibilité intéressante aux écolier-ère-s pour rejoindre la ville sans marcher le long de la route. Ce sont pour ces raisons qu'une telle dépense – importante – est justifiée.

Certes, il existe une desserte acceptable pour le retour en train, en soirée, au Cerisier et à l'Orée-du-Bois – à futur – et actuellement dans la vallée de La Sagne, mais elle mériterait d'être un petit peu améliorée. Les communes concernées ont-elles été intéressées par le financement et le développement de cette ligne ?

Sera-t-il également possible de proposer une combinaison train-bus un peu plus importante, en particulier au vu de la réduction du trafic sur la rue de l'Hôtel-de-Ville ?

Hors de la contrainte, nous nous sommes même pris à rêver d'une halte du TransRUN à la Malakoff, d'une cadence à la demi-heure, voire au quart d'heure. Est-ce un vœu pieux ? Connaît-on déjà le point d'arrivée de la ligne directe ?

Pour l'heure, nous remercions les auteur-e-s du rapport pour leur travail et la qualité de celui-ci.

M. Patrick Herrmann, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Je prends la parole au nom du SUME, puisque je remplace Théo Huguenin-Elie au SUME et au Service technique. Je vais essayer de ne pas répéter tout ce que vous avez dit de bon et de bien sur ce projet et ce rapport. Je salue la belle unanimité qui règne entre tous les groupes. Vous avez fait un très bon résumé.

Effectivement, il y a eu une opportunité : la halte Le Reymond devait être mise aux normes, mais étant inutilisée, cela a permis de récupérer les CHF 800'000.- de l'OFT. Le service cantonal des transports et le Conseil d'Etat nous octroient également CHF 700'000.-. Pourquoi CHF 700'000.- ? Car ce montant reste dans la compétence du Conseil d'Etat sans qu'il doive passer par le Grand Conseil.

La participation du Projet d'agglomération à hauteur de CHF 63'000.- est le minimum. Nous pourrions recevoir davantage – cela pouvant aller jusqu'à CHF 200'000.- – mais nous avons été prudents.

Nous prendrions également CHF 400'000.- sur le fonds des mobilités, lequel s'élève actuellement – les membres de la Commission financière le savent – aux alentours de CHF 1'400'000.-. Il y a donc de l'argent à disposition de ce côté-là.

Séance du 2 mai 2024

Comme je l'ai dit, je ne vais pas répéter tous vos arguments – que nous partageons – et je vais répondre aux questions qui ont été posées, en les prenant dans l'ordre des interventions.

Le groupe PLR a évoqué le timing entre le pont et la halte ferroviaire. Effectivement, les calendriers de la Ville et des CFF n'étaient pas alignés. Les choses auraient pu ainsi se dérouler parallèlement, mais, en l'occurrence, personne ne voulait payer sans garanties financières. C'est malheureux, c'est du gaspillage, mais le courant avait de la peine à passer entre les différents niveaux.

Le montant de CHF 70'000.- pour l'abri à vélos est en effet assez élevé, mais il faut savoir qu'il est nécessaire d'excaver pour le construire. Il n'est pas simplement posé au niveau du sol et c'est cette excavation qui augmente le coût.

Concernant la participation de La Sagne et des Ponts – cela répond également à une autre question qui a été posée – elle n'a pas été sollicitée directement. Néanmoins, ces communes participent, comme les autres, au pot commun pour les transports. Nous avons déjà parlé de ce financement. Il nous pose problème, d'ailleurs, puisque nous ne pouvons pas élaborer des projets – de bus, par exemple – comme nous le souhaitons, étant donné que nous devons avoir l'approbation des autres communes. C'est donc par ce biais que ces communes participent et sont parties prenantes du projet.

Une question relative aux espaces verts a été posée aussi bien par Les Vert-e-s que par les Vert'libéraux. Un travail par des paysagistes est prévu, mais il viendra avec la demande d'approbation des plans, qui sera déposée d'ici la fin de l'année. Cela n'a pas encore été fait, mais c'est à l'agenda.

Concernant la question du béton recyclé, nous avons entendu la demande, mais nous n'avons pas de réponse à apporter à ce stade. Toutefois, par rapport aux travaux qui devront être effectués, cette demande va être prise en considération et fera partie du contrôle que nous pourrions exercer et des exigences que nous pourrions poser.

J'espère avoir ainsi répondu à vos questions. J'ai pu être bref grâce à votre unanimité, dont je vous remercie encore.

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

Soumis au vote, l'arrêté concernant une demande de crédit d'engagement de CHF 3'800'000.- TTC pour la construction de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois est **accepté à l'unanimité**.

24.022

Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 7'280'000.- pour le projet de relocalisation de l'administration dans les locaux de l'Hôtel de Ville et de CHF 468'000.- pour le réaménagement de la Place Granges-Boucherie

(du 10 avril 2024)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Introduction

Au début de la législature, la Ville de La Chaux-de-Fonds a entamé des réflexions pour réorganiser la localisation des services communaux afin, notamment, de libérer les surfaces qu'elle occupe en tant que locataire dans la tour Espacité, rachetée par la compagnie Axa Vie SA. Parallèlement, des espaces très importants de l'Hôtel de Ville ont été libérés par la Police neuchâteloise au profit du complexe de SISPOL au Passage de la Bonne-Fontaine. Ces locaux, aujourd'hui vides, nécessitent une rénovation, tout comme l'ensemble vieillissant du bâtiment.

La Ville souhaite ainsi transformer le bâtiment sis Hôtel-de-Ville 1, dont elle est propriétaire, afin d'y regrouper les services suivants :

- Sécurité publique;
- Service des bâtiments et du logement;
- Service à la population;
- Chancellerie;
- Affaires juridiques;
- ainsi que les salles du Conseil communal et des Commissions.

Ce bâtiment a non seulement une grande valeur historique en tant que lieu emblématique de notre ville et de la République neuchâteloise, mais est aussi considéré comme particulièrement représentatif de l'époque à laquelle il a été construit (1803); il est ainsi inscrit au recensement architectural cantonal avec la valeur la plus haute de protection (Recensement architectural du Canton de Neuchâtel (RACN) note 0, catégorie 1).

L'objectif est de concentrer en un seul lieu, idéalement situé au cœur de la cité, tous les services accueillant des usager·ère·s et ayant un lien direct avec la population, notamment le Service à la population et la gérance locative. Par ailleurs, il s'agit aussi de doter notre Ville de salles de réunions modernes ainsi que confortables et pour l'une d'entre elles – la Salle Lermite – d'un lustre au moins comparable à l'actuelle Salle des commissions d'Espace, afin notamment de recevoir des visiteur·euse·s dans un cadre adéquat et propice concourant à l'image positive de notre ville, de ses institutions et de son administration.

Le contexte historique

L'Hôtel de Ville est le plus ancien bâtiment administratif de la ville. Il est chargé d'histoire puisque c'est dans la salle du Tribunal – actuelle salle du Conseil général – que les révolutionnaires se réunirent le soir du 29 février 1814, et c'est sur son toit que flotta le drapeau fédéral le 1^{er} mars, annonçant le départ de la colonne républicaine pour Neuchâtel.

L'Hôtel de Ville est construit en 1803 à l'emplacement d'une maison incendiée en 1794 appelée "Le Chapeau rouge" en référence à la toiture de tuiles du bâtiment, une des très rares toitures du bourg qui n'était pas couverte de bardots. Lors de la reconstruction du village, la place est nivelée et asséchée. Moïse Perret-Gentil dessine un premier projet de réaménagement ainsi que les plans du bâtiment qui sera réalisé grâce à la générosité des horlogers François et David-Pierre Bourquin, dont la mémoire est saluée par leurs initiales sur la façade principale.

Le rez-de-chaussée, en calcaire blanc, est surmonté de deux étages dont l'un est percé de hautes fenêtres. L'axe central est marqué par la porte d'entrée et par un fronton baroque orné d'une horloge. Le large toit à croupes donne à l'Hôtel de Ville son allure majestueuse. Le bâtiment est probablement dès l'origine, mitoyen à un immeuble à l'ouest abritant l'hôtel de L'Aigle.

Dès le début du XIX^e siècle, l'Hôtel de Ville subit de nombreuses modifications tendant à l'adapter à l'évolution des tâches de l'administration, particulièrement du corps de police et des sapeurs-pompiers. Les archives étudiées permettent de déterminer trois interventions significatives qui donnent au bâtiment son allure et ses fonctions actuelles.

Entre 1887 et 1893, une annexe est construite au sud du bâtiment. Un plan de la ville de 1893 indique que cet espace abritait un bureau de poste. Le rez-de-chaussée semble avoir rapidement servi de garage et d'atelier. Cet usage entraîne des modifications importantes dans la disposition de l'escalier principal, lui donnant sa place actuelle. L'évolution des espaces intérieurs du bâtiment lors de cette première campagne de travaux est très peu documentée.

Le Canton de Neuchâtel met l'Hôtel de Ville sous protection en 1942 déjà. Puis entre 1951 et 1954, une importante rénovation est menée. La refonte complète des espaces intérieurs, à l'exception de la salle du Tribunal (actuelle salle du Conseil général) et de la petite salle attenante donne au bâtiment son visage actuel.

L'esthétique des années 1950 se retrouve dans l'escalier principal et dans de nombreux éléments décoratifs tels que les lampes, les menuiseries ou les serrureries. Le toit de l'annexe, du XIXe siècle, est transformé en terrasse et la charpente est profondément modifiée, voire remplacée. Les travaux les plus importants consistent en la démolition totale de l'immeuble mitoyen et sa reconstruction sous la forme qu'on lui connaît encore. La façade principale de l'Hôtel de Ville est ainsi mieux mise en valeur. Un vitrail représentant les armoiries de la Ville, tenues par un soldat, prend place dans un encadrement de fenêtre de la façade nord au premier étage. Il est l'œuvre du maître-verrier vallonier Charles Wasem (1875-1961), formé par Clément Heaton. Il réalise lui-même toutes les étapes : de la fonte du verre à l'exécution du vitrail en pavés de verre sertis dans un réseau de béton. Deux tapisseries d'Aubusson dessinées par Claude Loewer (1917-2006), "L'Oiseleur" et "L'Atelier", prennent place dans la salle des mariages.

La salle du Tribunal et la salle attenante ne sont restaurées qu'en 1971. Le plancher est remplacé par un parquet, les boiseries et plafonds sont nettoyés et poncés. Le mobilier, très abîmé, est remplacé par "un agencement pratique et s'accordant parfaitement avec les boiseries. Il sera choisi de telle manière qu'il puisse servir aussi lors des séances du Conseil général. Des rideaux et une lustrerie adéquate, l'agencement, la pose d'un fourneau de faïence récupéré viendront rehausser le tout d'une note ancienne".¹

Depuis 1971, plus aucune rénovation ou transformation d'envergure n'a eu lieu dans ce bâtiment emblématique. En 2012, la Ville reçoit en don une imposante œuvre de Lermite (Jean-Pierre Schmid), conçue initialement pour le secteur "vie et santé" de l'Exposition nationale de 1964. "La Clé d'or", une cire sur bois de 240 cm par 530 cm, prend place dans la salle de réunion.

¹ Rapport du Conseil communal à l'appui d'une demande de crédit de CHF 195'000.- pour la rénovation de la salle du Tribunal, de la salle des témoins et des vestiaires annexés à l'Hôtel de Ville, 21 avril 1971

Le contexte urbain

L'Hôtel de Ville est intégré dans le secteur "ville ancienne" du plan de site communal. Ce dernier définit les dispositions spécifiques pour la transformation et la rénovation des bâtiments qu'il comprend (art. 129, RAC). Celles-ci mentionnent notamment que la volumétrie des bâtiments remarquables doit être maintenue et que les éléments de composition ainsi que les abords qui contribuent à leur valeur historique doivent être sauvegardés. Le bâtiment, implanté au cœur de la ville, est en outre situé dans le périmètre UNESCO dont les objectifs sont la reconnaissance de la valeur universelle exceptionnelle du tissu urbain horloger, sa mise en valeur, son évolution et son développement dans le respect de celles-ci (art. 111 RAC).

Description des travaux

Hôtel de Ville

Afin de mener à bien la relocalisation de l'administration communale dans le bâtiment de l'Hôtel de Ville, le projet architectural – trop conséquent pour l'effectif actuel du Service des bâtiments et du logement – a été externalisé. Le bureau Julien Dubois architectes SA s'est vu attribuer le mandat d'étude.

Le cahier des charges a été conçu dans le but d'offrir un lieu de travail au centre-ville pour les employé·e·s des divers services en contact direct avec la population. Ce regroupement permet également de proposer aux citoyen·ne·s un accueil centralisé sous un seul et même toit. Cette intervention, certes lourde, propose une revalorisation globale et respectueuse du bâtiment qui, depuis les dernières transformations de 1971, a amplement perdu de son lustre.

Au niveau de l'accessibilité, le projet propose d'installer un ascenseur permettant d'accéder à chaque niveau, du sous-sol aux combles, sans démesurément toucher à la structure du bâtiment. Une plateforme pour personnes à mobilité réduite prend place dans le sas d'entrée afin de permettre à tout un chacun de gravir sans obstacle les 84 cm, soit cinq marches, qui séparent la place de l'Hôtel-de-Ville du hall d'accueil principal.

Description des espaces par étage

Sous-sol

Au sous-sol, bien que celui-ci soit totalement réorganisé, on retrouve la majeure partie des affectations actuelles : locaux d'archives et de stockage, réserve des objets trouvés. Des vestiaires pour la Sécurité publique sont aménagés avec douches, ainsi qu'un sas-séchoir.

Rez-de-chaussée

Dans la partie ouest, les guichets pour le Service à la population, premier contact avec les habitant·e·s et nouveaux·elles citoyen·ne·s, sont directement accessibles par le hall d'accueil comprenant une zone d'attente.

Le corps historique du bâtiment contient les bureaux de la Chancellerie ainsi que le bureau des Affaires juridiques, un salon d'accueil, une salle de conférence et des locaux sanitaires. Dans la partie nord, le garage est conservé pour l'amenée des prévenus au tribunal, deux locaux attenants sont aménagés pour les détenu·e·s.

L'entrée officielle reste là où elle est actuellement, les entrées est et ouest sont condamnées, celle du personnel est déplacée pour prendre place en façade sud.

Premier étage

Ce niveau, presque totalement accessible au public, accueille en parties ouest et sud du bâtiment le Service des bâtiments et du logement, y compris son secteur gérance locative et ses guichets, un bureau pour les avocat·e·s faisant également office de salle des prévenu·e·s et une salle de conférence.

On retrouve également à cet étage la salle du Conseil général ainsi que la salle des délibérations, toutes deux rénovées, un vestiaire pour le tribunal et un bloc sanitaire.

Au vu de l'accessibilité du public à cet étage, les bureaux peuvent être fermés indépendamment par secteur.

Deuxième étage

La majeure partie de cet étage est occupée par la Sécurité publique et son état-major. Contrairement à l'étage inférieur, celui-ci n'est pas accessible au public, exception faite de la zone de circulation (ascenseur, escaliers) donnant directement sur le vaste bureau de 12 places, l'économat, le stock et le bloc sanitaire.

La partie nord-est du bâtiment historique est réservée au Chef de dicastère et à son secrétariat.

Troisième étage

Cet étage est principalement dédié aux réunions : un vaste couloir des pas perdus se termine en ouest par une petite terrasse. Salle du Conseil communal, salle des Commissions, nouvelle salle Lermite et cafétéria en sont les principales affectations. Au niveau des zones de service, on trouve un vaste stock pour la Chancellerie et le bloc sanitaire identique à ceux situés aux niveaux inférieurs.

Combles

Quelques espaces résiduels dont la hauteur est suffisante gardent une affectation de galetas.

Façades et toiture

Pour ce qui est de la transformation extérieure, le langage architectural se veut sobre et respectueux du bâti au niveau de la toiture et des façades nord et sud : quelques fenêtres sont recréées au rez-de-chaussée sud afin de redonner une identité à cette "façade arrière", de nouvelles ouvertures dans le pan de toiture sud sont également prévues. La partie centrale reste inchangée. Un traitement plus contemporain des façades est et ouest permet une lecture claire des nouveaux volumes.

Une surface de panneaux photovoltaïques est prévue sur la nouvelle toiture.

Coûts des travaux – Hôtel de Ville

Chapitre	Descriptif	Coût estimatif TTC
Travaux préparatoires	Relevés, sondages	19'500.-
	Démolitions, désamiantage, déblaiements, forages	576'400.-
Bâtiment	Maçonnerie, renforts en acier, construction en bois	550'300.-
	Couverture, fenêtres, isolation, installation photovoltaïque, protections solaires, lucarnes	1'176'200.-
	Installations électriques	672'200.-
	Chauffage, ventilation, conditionnement de l'air	637'100.-
	Installations sanitaires	357'200.-
	Ascenseur	49'200.-
	Plâtrerie, ouvrages métalliques, menuiserie	829'900.-
	Revêtements de sols, faux-plafonds, peinture, nettoyages	711'100.-
	Honoraires ingénieur polluants	14'600.-

	Honoraires architecte	725'400.-
	Honoraires ingénieur civil	86'200.-
	Honoraires ingénieur électricien	59'900.-
	Honoraires ingénieur CVCS	77'800.-
	Honoraires géomètre	3'900.-
	Honoraires ingénieur en acoustique	15'500.-
	Honoraires expert en protection incendie	26'400.-
Frais secondaires et comptes d'attente	Autorisations, taxes	20'000.-
	Échantillons, maquettes, reproductions, documents	44'800.-
	Assurances	12'500.-
	Divers et imprévus	613'500.-
Total TTC brut arr.		7'279'700.- 7'280'000.-
Recettes	Fonds communal des énergies	250'000.-
Total TTC net arr.		7'029'700.- 7'030'000.-

Réaménagement de la Place Granges-Boucherie

Dans le cadre de la relocalisation de l'administration communale dans le bâtiment de l'Hôtel de Ville, en particulier de l'installation des guichets de la gérance locative du Service des bâtiments et du logement et du Service à la population, en plus de celui de la Sécurité publique déjà existant, le caractère de la place à l'intersection des rues Granges et Boucherie, dite Place Granges-Boucherie, doit prendre un tout autre sens qu'actuellement.

Aujourd'hui, ce lieu est réservé au seul stationnement privé des commerces de la rue de l'Hôtel-de-Ville 4 et 6 (4 places), ainsi qu'au stationnement des collaborateur·trice·s de la Sécurité publique (10 places). Avec le projet de localisation des guichets de l'administration communale dans le bâtiment voisin, cet espace doit redevenir un lieu public susceptible d'accueillir les visiteur·euse·s et les usager·ère·s des services de l'administration communale dévolus à la population. En dehors des heures d'ouverture des

guichets communaux, la place doit pouvoir servir aux habitant·e·s du quartier pour y stationner leur véhicule ou leur vélo et se rencontrer.

Par un jeu de pavage et la plantation d'arbres, cet espace fera un lien entre la rue du Rocher, récemment rénovée, et la place de l'Hôtel-de-Ville.

Le projet conserve bien entendu les 4 places privées des commerces sis rue de l'Hôtel-de-Ville 4 et 6. Pour les usager·ère·s de l'administration, le projet prévoit de conserver 7 places publiques qui seront soumises au régime des horodateurs et de planter 5 arbres le long desdites places. Ces derniers seront installés dans une fosse continue. Grâce à ces arbres, l'espace bénéficiera d'un élément paysager central qui lui donnera une autre dimension. Ces arbres permettront d'augmenter les surfaces perméables en ville et réduiront les effets d'îlots de chaleur sur cette place très minérale. Trois autres arbres seront plantés le long de la façade ouest du bâtiment de l'Hôtel de Ville et habilleront la jonction entre les rues du Rocher et de la Boucherie. Aucun réseau souterrain n'entrave les sous-sols de la place et les conteneurs sont maintenus à leur emplacement. La circulation des véhicules a été vérifiée et adaptée afin d'assurer le respect des normes et le confort des usager·ère·s.

Le long de la façade sud du bâtiment de l'Hôtel de Ville, 4 places de stationnement pour les motos et 8 pour les vélos seront créées ainsi qu'un espace de stationnement temporaire pour les collaborateur·trice·s qui est conservé.

Coût des travaux – Place Granges-Boucherie

Chapitre	Descriptif	Coût estimatif TTC
Travaux superstructure	Chaussée, trottoir en enrobé	54'350.—
	Fourniture et pose de pavés	264'900.—
Espaces verts	Fosse arbres	33'210.—
	Drainage et chambres	8'000.—
	Fourniture arbres	8'000.—
Mobilier	Fourniture et pose de racks à vélos	1'600.—
Signalisation et marquage	Signalisation (y.c. travaux de génie civil)	5'000.—
	Marquage	6'500.—
	Horodateur (y.c. travaux de génie civil)	10'000.—

Infrastructures	Nouveau dépotoir	12'000.—
	Nouveau raccordement au dépotoir	9'000.—
Sous-total HT		412'560.—
Divers et imprévus	5 %	20'628.—
Total HT		433'188.—
TVA	8.1 %	35'088.25
Total TTC arr. brut		468'000.—
Recettes	Fonds de la mobilité pour la fourniture et pose de racks à vélos, signalisation, marquage et horodateur	23'100.—
	Fonds des arbres pour les espaces verts	49'210.—
Total TTC arr. net		396'000.—

Planning du projet

Phases	Début	Fin
Finalisation du projet	mi-mai 2024	fin septembre 2024
Demande de permis de construire	début octobre 2024	fin mars 2025
Préparation à l'exécution	mi-octobre 2024	mi-mars 2025
Exécution des travaux	début avril 2025	mi-novembre 2026
Déménagement	mi-novembre 2026	mi-décembre 2026

Le planning ci-dessus peut être modifié en cas d'oppositions.

Préavis de la commission

Ce rapport a été soumis à la commission des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie (INFRUEN), lors de sa séance du 8 avril 2024, qui l'a préavisé favorablement avec 12 voix pour et 2 abstentions.

Classement d'une motion

Le présent rapport permet de classer la motion interpartis du 9 novembre 2022 « Salle du CG : un peu d'air, s'il vous plaît ! »

Le Conseil communal vous propose de classer ladite motion.

Conformité au programme de législation

Le présent rapport s'inscrit parfaitement dans les lignes définies par le programme de législation concernant la rénovation durable des bâtiments communaux dans le respect des normes actuelles, la diminution de la consommation énergétique ainsi que la modernisation de leur usage et l'amélioration du confort des utilisateur·trice·s.

Conséquences sur les finances

Coûts des travaux – Hôtel de Ville

La demande de crédit s'élève à CHF 7'280'000.- pour les dépenses d'investissement. Les subventions du Programme bâtiment de la Confédération et du Fonds communal de l'énergie seront portées en déduction de l'investissement. Le prélèvement au fonds communal de l'énergie est estimé à CHF 250'000.-.

En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'État et des communes (RLFinEC), la charge financière est calculée sur un taux moyen d'amortissement de 3.1 % (33 ans) des dépenses nettes.

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

Amortissement : CHF 7'030'000.- x 3.1 %	CHF 217'900.-
Intérêts 2,5 % sur la moitié des dépenses nettes estimées à charge de la Ville	CHF 87'900.-
Soit une charge annuelle moyenne de	CHF 305'800.-

Au niveau du compte de résultat, une économie de CHF 196'000.- sera réalisée sur les locations d'Espaceité.

Coût des travaux – Place Granges-Boucherie

La demande de crédit brute s'élève à CHF 468'000.- pour les dépenses d'investissement. De ce montant, il faut déduire les recettes prélevées dans le fonds des arbres pour les espaces verts à hauteur de CHF 49'000.-, ainsi que dans le fonds des mobilités pour la fourniture et la pose de racks à vélos, la signalisation, le marquage et l'horodateur pour CHF 23'000.-. L'investissement net s'élève ainsi à CHF 396'000.-.

En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'État et des communes (RLFinEC), la charge financière est calculée sur un taux moyen d'amortissement de 2 % (50 ans).

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

Amortissement : CHF 396'000.- x 2 %	CHF 7'900.-
Intérêts 2,5 % sur la moitié des dépenses nettes estimées à charge de la Ville	CHF 5'000.-
Soit une charge annuelle moyenne de	CHF 12'900.-

Conséquences sur les ressources humaines

À ce jour, ce projet n'implique aucune conséquence sur les ressources humaines vu qu'il s'agit d'un déplacement de services existants et non d'une création de nouveaux postes.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

Les travaux seront réalisés dans le respect du patrimoine et correspondront aux normes écologiques et environnementales en vigueur.

La réalisation d'un système de chauffage moins gourmand en énergie, remplaçant la chaudière à mazout par le chauffage à distance (CAD), l'isolation de la toiture existante, le changement des fenêtres, ainsi que l'installation de panneaux photovoltaïques sur la nouvelle toiture du bâtiment ouest répondent aux exigences de développement durable.

b) Aspect social

À l'heure où le numérique prend le pas sur le lien social, la relocalisation des services en contact direct avec la population permet d'offrir aux citoyen·ne·s un lieu unique où ils/elles seront reçu·e·s, renseigné·e·s et aiguillé·e·s quant aux tâches officielles auxquelles ils/elles sont confronté·e·s.

Au niveau des employé·e·s concerné·e·s de l'administration communale, ce regroupement permettra d'améliorer la synergie entre les services en leur offrant un lieu de travail propice à l'échange.

c) Aspect économique

Pour tous ses projets, la Ville de La Chaux-de-Fonds privilégie – à coût égal – les artisans et les entreprises locales. L'ouverture d'un chantier de rénovation important tel que la rénovation / transformation de l'Hôtel

de Ville profite à l'économie de la ville en sollicitant les PME du bâtiment et autres mandataires.

Il en est de même pour les travaux concernant la Place Granges-Boucherie.

Le regroupement des services sous le toit de l'Hôtel de Ville, propriété de la Ville, permettra une économie de fonctionnement non-négligeable en supprimant les frais de location des divers bureaux installés dans la tour Espacité.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

Offrir à la population un vrai service de proximité permettra de redonner vie à la Place Granges-Boucherie et à la place de l'Hôtel-de-Ville, redynamisant ainsi tout ce quartier actuellement en grande mutation. La transformation de l'Hôtel-de-Ville permettra également de redonner à ce dernier sa véritable identité de "bâtiment public".

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir voter les arrêtés ci-dessous et de classer la motion susmentionnée.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

La chancelière

Jean-Daniel Jeanneret

Floriane Mamie

Annexes :

- Plans de projet, Hôtel-de-Ville 1
 - Plan masse
 - Niveau -1
 - Rez-de-chaussée
 - Niveau 1
 - Niveau 2
 - Niveau 3
 - Coupe AA
 - Coupe BB
 - Façade nord
 - Façade sud
 - Façade est
 - Façade ouest
- Plan du projet de réaménagement de la Place Granges-Boucherie
- Plan des aménagements

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

Article premier.-

Un crédit de CHF 7'280'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour la relocalisation de l'administration communale dans les locaux de l'Hôtel-de-Ville.

Article 2

Les subventions reçues et les prélèvements aux fonds seront portés en déduction du crédit d'engagement.

Article 3

Le crédit figurera au compte des investissements du service 201 Bâtiments divers d'utilité publique.

Article 4

L'investissement annuel sera amorti au taux annuel de 3.1 % (33 ans).

Article 5

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

Article 6

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

Séance du 2 mai 2024

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête :

Article premier.-

Un crédit de CHF 468'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour le réaménagement de la Place Granges-Boucherie.

Article 2

Les subventions reçues et les prélèvements aux fonds seront portés en déduction du crédit d'engagement.

Article 3

Le crédit figurera au compte des investissements du service 712 Entretien constructif – voies de circulation – ouvrages.

Article 4

L'investissement annuel sera amorti au taux annuel de 2 % (50 ans).

Article 5

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

Article 6

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

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relève que le rapport 24.022 est traité selon les règles du débat long.

M. Pierre-Alain Borel, PS : Disons-le d'emblée : faire en sorte que le centre des autorités de notre Ville se situe à nouveau dans ce bâtiment emblématique qu'est l'Hôtel de Ville semblait une évidence et a beaucoup séduit notre groupe.

En préambule, nous tenons à remercier le Conseil communal et le Service des bâtiments et du logement pour le soin et le détail qui ont été apportés à ce rapport. Nous avons aussi beaucoup apprécié que des visites soient organisées, afin de comprendre encore mieux et de visualiser les transformations qui seront apportées.

Réunir sous le même toit le Conseil général, le Conseil communal, la Chancellerie, ainsi que des salles pour les commissions ou pour accueillir certains visiteurs dans un lieu à la fois historique, modernisé, confortable et pratique : plus d'un utilisateur dans cette salle et au-dehors attendaient cela avec impatience.

Evidemment, nous nous félicitons aussi que la salle du Conseil général soit rénovée et, nous l'espérons, permette aux élus d'être un peu plus à leur aise lors des longues – voire très longues – soirées de délibérations.

Nous nous réjouissons également, pour le dernier étage, que le choix ait été porté sur une structure qui n'alourdit pas l'ensemble, et sans essayer de faire du « faux vieux ».

En plus d'être le lieu des autorités, l'Hôtel de Ville sera aussi, en quelque sorte, « partagé » avec la population. Nous pourrions même dire, en pensant à la Révolution neuchâteloise, que nous lui rendons un peu ce bâtiment emblématique, souvent mal connu et trop peu fréquenté. Dans ce sens, ne serait-il pas possible, quelquefois par an, d'organiser des visites, et de disposer quelques plaques pour expliquer l'histoire du lieu ?

Regrouper l'ensemble des services destinés à la population – Sécurité publique, Service des bâtiments et du logement, Service à la population, Chancellerie et Affaires juridiques – nous paraît, à la fois, être une plus-value pour la population, répondre à la tendance actuelle et aller dans le sens d'une réduction du trafic en ville, en simplifiant la mobilité au centre-ville.

Enfin – et c'est loin d'être anodin – ce projet permettra d'économiser près de CHF 200'000.- de location par an, tout en rendant tout son potentiel à un bâtiment appartenant à la Ville et qui, ces dernières années, était largement sous-occupé. De plus, on sait bien que des locaux qui restent longtemps vides finissent par se dégrader et nécessitent, tôt ou tard, d'importants frais de remise en état.

L'Hôtel de Ville étant resté sans grands travaux depuis 1971 – soit un peu plus de 50 ans – le projet présenté ce soir s'apparente davantage à une restauration qu'à une rénovation, dans un souci de revaloriser le bâtiment de manière très respectueuse, ce que nous saluons. Aussi, le fait de repenser complètement la distribution des locaux et les flux de circulation, et d'intégrer un ascenseur, ceci sans tout casser, entraîne nécessairement un certain coût.

Par ailleurs, ces travaux constituent aussi une très belle occasion de montrer que l'on peut poser des panneaux solaires sur un bâtiment historique, dans le périmètre UNESCO, et qui, de plus, est protégé. Mais là aussi, si l'on veut que l'intégration des panneaux se fasse de manière qualitative, sans abîmer l'esthétique, il en résulte forcément un coût plus important. C'est d'ailleurs ce phénomène qui avait motivé le dépôt de notre motion, afin de pouvoir compenser une partie de ce surcoût.

Malgré tout, si l'on se souvient que le bâtiment est très grand – soit 11'210 m³ – on se rend compte que le coût de ces transformations est d'environ CHF 650.- par m³, ce qui semble finalement assez raisonnable.

Comme il semblerait que certains voisins pourraient faire opposition aux travaux, notamment pour une question d'esthétique, nous suggérons qu'une ou des visites puissent être organisées avec explication du projet, afin de rassurer et d'entendre les craintes, comme cela a pu se faire pour d'autres projets.

Pour conclure, nous vous adressons quelques questions :

- Le Conseil communal peut-il nous préciser comment sont déterminés les honoraires calculés par l'architecte et si, comme nous le pensons, ils sont moins importants qu'ils n'y paraissent ?
- Nous n'avons pas trouvé d'informations particulières sur la direction des travaux : le Conseil communal peut-il nous dire qui s'en occupera et/ou comment les choses vont se passer et être organisées ?
- Où le Service de la sécurité publique sera-t-il localisé durant la phase de travaux ?
- Enfin, les autres utilisateurs de l'Hôtel de Ville – Canton, Ordre des avocats, etc. – paient-ils une location ?

Même si nous nous réjouissons des réponses apportées par le Conseil communal, vous l'aurez compris, le groupe socialiste acceptera le rapport et le classement des motions.

Mme Nathalie Tissot, Les Vert-e-s : Le groupe des Vert-e-s a pris connaissance avec intérêt, et aussi avec satisfaction, du rapport concernant

la réorganisation de la localisation des services communaux, pour faire revivre l'Hôtel de Ville de La Chaux-de-Fonds, bâtiment emblématique, s'il en est.

Outre le fait qu'il apprécie la qualité du rapport, le groupe des Vert-e-s considère que le projet qui est présenté permettra, comme exposé, de faire revenir la population à l'Hôtel de Ville, et que le regroupement des employé-e-s concerné-e-s de l'administration communale améliorera les échanges et les synergies, tout en limitant également le trafic en ville.

Le montant qui nous est demandé de voter ce soir est conséquent. Néanmoins, cela permettra à la commune de bénéficier, à terme, de locaux lui appartenant en propre, et de faire d'importantes économies de loyer en regroupant dans le bâtiment rénové en particulier, des services aussi proches de la population que ceux de la Sécurité publique et des Bâtiments et du logement, ainsi que le Service à la population. Le fait que les salles du Conseil communal et des commissions soient réorganisées au sein du bâtiment – qui conservera la salle du Tribunal et du Conseil général – est également salué par notre groupe.

Les Vert-e-s ont bien compris que les travaux seront menés de manière à tenir compte à la fois des normes écologiques et environnementales actuelles, ainsi que des impératifs de la protection du patrimoine. En effet, le bâtiment dans lequel nous nous trouvons bénéficie de la note 0 en catégorie 1 au recensement architectural du Canton de Neuchâtel – soit la plus haute note et le degré de protection maximal – et constitue aussi le plus ancien bâtiment administratif de la Ville.

Notre groupe a ainsi pris bonne note que la salle du Conseil général – qui est aussi celle du Tribunal – sera restaurée et aménagée pour être plus confortable et plus conforme à des standards modernes de travail. De plus, cela se fera dans le respect de toute l'histoire qui marque ce lieu, dans le cadre d'une revalorisation globale qui se veut respectueuse du bâtiment.

Notre groupe relève également avec satisfaction que l'accessibilité du bâtiment sera améliorée, sans trop impacter sa structure, en garantissant l'accès à chaque niveau – du sous-sol aux combles – pour les personnes à mobilité réduite, ainsi qu'un passage sans obstacle de la place de l'Hôtel-de-Ville au hall d'accueil principal.

Les Vert-e-s comprennent bien que l'ancrage dans l'Hôtel de Ville de la salle du Conseil communal et de la salle des commissions nécessite de repenser la terrasse, afin que les activités de réunion et de réception propres au fonctionnement de l'administration – et du Conseil communal, en particulier – puissent intervenir dans un environnement adapté. Cela passera par la construction d'élévations supplémentaires sur la terrasse,

dont les toitures seront équipées de panneaux solaires et reprendront – selon ce que le groupe a compris, en tout cas – le rythme et l'allure des vieux toits du quartier.

Le groupe des Vert-e-s a également pris note que, dans le cadre de la réfection prévue des sanitaires, il sera réfléchi à la possibilité de récupérer les eaux du toit. D'autre part, un poste important du crédit qui va être voté aujourd'hui concerne le changement des fenêtres, l'isolation du bâtiment et de sa toiture existante, ainsi que l'installation de cellules photovoltaïques et de protections solaires. Le remplacement de la chaudière à mazout par le chauffage à distance constitue aussi un élément important pour améliorer l'impact environnemental du bâtiment.

Finalement, Les Vert-e-s soulignent l'opportunité de la requalification de la place Granges-Boucherie, avec le maintien des places de parc privées pour les commerces sur la rue de l'Hôtel-de-Ville, ainsi que la création de 7 places de parc publiques soumises au régime des horodateurs, contre les 10 places actuelles réservées au personnel de la Sécurité publique. Il est salué que, dans la foulée, des places de parc pour vélos seront créées, notamment avec la pose d'un rack à vélos.

Les considérations environnementales et la nécessité de réduire les effets des îlots de chaleur sont également prises en compte. Le groupe des Vert-e-s apprécie la plantation de plusieurs arbres dans une fosse continue où leurs racines pourront s'étendre. Cela permettra ainsi une réelle croissance des plantes, lesquelles ombrageront plus rapidement et plus complètement les lieux à terme, en augmentant le confort des usagers, qui viendront nombreux et contribueront ainsi à redynamiser le quartier.

Enfin, le fait que les travaux seront confiés, à coût égal, à des artisans locaux est également particulièrement important pour notre groupe, et contribue à la durabilité de l'ensemble du projet. Vous l'aurez compris, le groupe des Vert-e-s acceptera le rapport à l'unanimité.

M. Cédric Haldimann, PLR : Nous avons ici un très beau rapport, très complet, avec une introduction historique toujours plaisante à lire pour les « chauds-de-fonno-philes » que nous pouvons être.

La forme est donc bonne. Le fond politique peut également être défendu par le groupe PLR en cette période financière difficile. Le but premier de cet investissement est de permettre de rapatrier les services communaux dans nos propres bâtiments, ceux dont la Commune de La Chaux-de-Fonds est propriétaire. Minimisant ainsi les charges locatives, le projet politique derrière ce rapport est donc financièrement louable.

Partant de ce fait, et sachant que les locaux de la tour Espacité devront être libérés à court terme, la relocalisation à l'Hôtel de Ville est positive sur plusieurs points.

Tout d'abord, les services à la population – comprenant le service rebaptisé très récemment de ce même nom, la Gérance communale et la Chancellerie – pourront se retrouver dans un seul bâtiment, qui plus est central et historique. Tout sera plus fluide pour les citoyen-ne-s et, en ce sens, nous pourrions même imaginer un arrêt de bus déplacé devant l'Hôtel de Ville.

Ensuite, les locaux de l'Hôtel de Ville sont aujourd'hui tristement vides, comme nous avons pu le voir lors des visites, qui ont été très appréciées. Il est donc pertinent de vouloir les occuper et les remplir à nouveau. Mais que faisons-nous de l'Hôtel communal – sis rue de la Serre – également propriété de la commune, que nous aurons vidé de la Gérance communale et du Service des bâtiments et du logement ? L'absence d'information à ce propos est certainement le seul point politique manquant au rapport qui nous est soumis. Nous ne devons pas vider un de nos bâtiments pour en remplir un autre : il s'agit bien de libérer les locaux dont nous sommes locataires. Nous espérons que les vases sont bien communicants, et qu'ils seront bientôt tous remplis, sans augmentation d'EPT, bien sûr.

Le groupe PLR est donc convaincu que le projet est nécessaire – voire indispensable – et c'est pour cette même raison qu'il ne souhaite en aucun cas voir ce projet tomber à l'eau car nous en voulons trop.

En effet, le projet qui nous est présenté est très qualitatif, il répond aux besoins, et la démarche architecturale est réussie, je n'en suis que peu surpris. Néanmoins, le projet est en dérogation par la construction de l'extension sud en toiture. Cette dérogation est plutôt malvenue dans un quartier d'ailleurs relativement sensible, les derniers travaux à la rue du Rocher nous l'ayant démontré. De plus, un projet en dérogation n'apporte pas l'exemplarité dont une commune doit faire preuve avec ses propres règlements. Passant cet avis idéaliste, un projet en dérogation est surtout un projet qui se prête à de multiples oppositions : immanquablement, le projet se risque à une longue procédure, n'aboutissant finalement à aucune autorisation. La procédure peut durer plusieurs années, ce qui n'est pas souhaitable dans notre cas.

Le même projet politique est tout à fait réalisable et viable sans l'extension en toiture, si ce n'est la fermeture du passage extérieur direction le Flic Bar, qui deviendra la future salle du Conseil communal. Les historiens du XXX^e siècle se réjouiront de la petite analyse... [Ndlr : rires de l'assemblée] Une multitude de salles de réunion sont projetées : les deux salles prévues dans l'extension ne sont donc pas prépondérantes à la cohérence et à la

réalisation du projet de relocalisation. Si nous réduisons le projet à la transformation complète du bâtiment sans extension, il sera financièrement plus raisonnable. Admettons que la suppression de l'extension permette de réduire le crédit d'un million de francs, la surcharge annuelle – soit les charges financières du projet moins la location actuelle d'Espace que nous économiserons – est presque divisée par deux. Ceci n'est pas négligeable, mais, surtout, le projet sera plus responsable, car ce ne sera plus un projet en dérogation à nos règlements communaux. Restons donc pragmatiques : à trop en vouloir, nous risquerions bien de tout perdre.

Le groupe PLR refusera donc l'entrée en matière pour les raisons évoquées précédemment : il souhaite un retour de ce rapport en commission. Il souhaite un projet plus modeste, qui satisfera d'autant plus les finances de notre commune. Il souhaite un projet réalisable à court terme, prenant en considération tous les facteurs qui lui sont propres.

Mme Jennifer Angehrn, UDC : Le groupe UDC a étudié attentivement le présent rapport et tient à en remercier les auteurs. Nous saluons l'ambition du projet de regrouper certaines administrations au sein de l'Hôtel de Ville, bâtiment emblématique. Nous reconnaissons également son potentiel pour améliorer l'efficacité et la synergie des services communaux.

Cependant, nous exprimons notre inquiétude quant au montant demandé pour ce projet. En effet, d'autres projets majeurs nécessitant des investissements importants – tels que la patinoire, le stade de la Charrière et *Capitale culturelle* – sont actuellement en cours de discussion. Aussi, nous nous interrogeons sur la pertinence de lancer ce projet, qui exige des ressources financières conséquentes.

Nous nous demandons également si les priorités en matière d'investissements ont été correctement évaluées, notamment en ce qui concerne le parascolaire, un domaine crucial pour le bien-être des familles de notre commune.

La question qui se pose au sein de notre groupe est la suivante : est-ce réellement le moment opportun d'engager de telles dépenses ?

Par ailleurs, nous relevons les risques potentiels liés à l'obtention de dérogations que nécessite une extension, exposant la commune à des oppositions et des procédures administratives pouvant retarder, voire compromettre, la réalisation du projet.

Dans ce contexte, le groupe UDC réaffirme l'importance de garantir une gestion financière responsable et de maîtriser les coûts des projets communaux. Nous estimons qu'une approche prudente et réfléchie est nécessaire pour assurer la pérennité des finances de notre commune.

C'est pourquoi nous demandons le renvoi de ce rapport en commission, afin d'étudier et d'ajuster les dépenses proposées de manière relative, et de les rendre plus raisonnables, en adéquation avec la capacité financière de notre commune. Nous souhaitons éviter de remettre en question ce projet ambitieux, et nous demandons une réévaluation des coûts indiqués.

Nous espérons que notre demande de renvoi en commission sera prise en considération pour garantir une gestion financière responsable et transparente, dans l'intérêt de notre commune.

Mme Brigitte Leitenberg, PV : Les Vert'libéraux ont pris connaissance de ce rapport complet et détaillé, et remercient Mme Christen-Verdon de la visite de l'ensemble des locaux que regroupe ce bâtiment emblématique de notre ville. Cela nous a permis de constater les détails et la nécessité de rénover ce bâtiment.

Les Vert'libéraux ne peuvent qu'approuver ce projet de rénovation et de surélévation. L'état de vétusté des locaux de travail a été constaté. Le besoin de regrouper les services semble évident, et nul doute que cette nouvelle disposition participera à rapprocher nos concitoyens de leurs autorités, de par sa plus grande accessibilité, et peut-être aussi par son échelle plus rassurante que notre majestueuse tour Espacité.

L'aspect économique de ce projet est également intéressant. Bien que l'investissement soit conséquent, il permettra, à long terme, une économie importante sur les loyers devenus beaucoup trop élevés à la tour Espacité.

S'agissant du solaire, les Vert'libéraux s'étonnent : on en parle, mais, sur le plan, on ne voit pas ces fameux panneaux solaires prévus sur la nouvelle toiture du bâtiment ouest. Où se trouvent-ils sur le plan ? Nous espérons qu'il s'agit uniquement d'un oubli sur plan, et que ces panneaux solaires feront bien partie du projet.

L'orientation de la nouvelle toiture est idéale. L'insertion pourrait se faire en toute discrétion et l'autoconsommation serait intéressante pour des locaux accueillant des activités administratives, gourmandes en énergie le jour. Vous l'aurez compris, les Vert'libéraux accepteront ce rapport.

M. Karim Boukhris, POP : Les membres du groupe POP sont assez favorables à ce rapport. Le projet est relativement coûteux, mais tout à fait conforme à ce qui a été voté au budget au mois de décembre dernier.

Au niveau du financement, un léger regret : au final, nous n'arrivons pas à une économie. Nous avons un coût annuel qui s'articule autour des CHF 300'000.-, alors que nous avons économisé CHF 200'000.- par la libération des baux à loyer au niveau d'Espacité. Ce n'est pas une économie

comme celle que le Canton de Neuchâtel aurait pu faire en construisant le nouvel Hôtel judiciaire près de la gare. Mais passons...

Réunir passablement de services dans ce bâtiment historique et emblématique est une excellente idée. C'est une excellente chose. Permettre la mobilité verticale au sein de ce bâtiment est également une très bonne chose. Aujourd'hui, il ne faudrait pas qu'il y ait trop de personnes qui aient besoin du petit ascenseur dans les escaliers, je crois que cela gênerait beaucoup la circulation au sein de ce bâtiment.

Permettre que les gens puissent accéder facilement à tous les étages est une bonne chose. Un petit problème : je ne pense pas que l'on va arriver à mettre l'Hôtel de Ville sur des roulettes, mais celui-ci est placé sur un nœud routier, ce qui signifie qu'il n'y a aucun arrêt de bus sur la place elle-même.

Il y a des arrêts de bus environnants, qui ne sont jamais bien loin, mais avec des accès tout de même un peu particuliers, coincés ou malaisés, quand il s'agit de venir depuis la Grande Fontaine, depuis la Balance ou de redescendre depuis la rue Fritz-Courvoisier.

C'est un petit élément, mais on ne peut s'empêcher de penser que si, à l'avenir, ce bâtiment devenait le *Guichet unique* – comme cela a été appelé – il s'agirait peut-être de prévoir de meilleurs accès aux transports publics. Un arrêt sur la place serait bien, de meilleurs accès depuis les arrêts avoisinants seraient également une bonne chose.

Concernant la dérogation, je pense qu'en ce qui concerne la demande de renvoi en commission évoquée par le PLR, je vais solliciter une interruption de séance.

D'autre part, étant historien – non pas du XXX^e, mais des XX^e et XXI^e siècles – je tiens tout de même à saluer, dans ce rapport, la commémoration de cette fameuse journée révolutionnaire du 29 février 1814, dont on attend toujours les résultats, puisque l'année 1814 n'était pas bissextile... Il s'agissait donc bien du 29 février 1848 qui, elle, était bissextile, et qui a bien vu notre place déclarer la République. [*Ndlr : rires de l'assemblée*]

Nous avons également quelques réticences concernant le financement. Les montants sont importants. Est-ce le bon moment ? Cela a été prévu dans le budget de cette année, mais comme les travaux ne seront pas pour cette année, la majorité du budget sera dépensée dans les années à venir.

Néanmoins, il s'agira d'y repenser pour cette ville : nous avons de gros investissements devant nous. Nous avons potentiellement également de gros investissements en termes d'accueil pré- et parascolaire. Je pense qu'une vision sur les gros investissements à venir serait aussi bien pour notre Autorité, pour que nous puissions aller de l'avant de manière sereine.

Sur un préavis favorable du groupe POP, je demanderai une interruption de séance pour parler de la demande de renvoi en commission.

Mme Manon Freitag, Le Centre : Je suis vraiment enthousiasmée par ce projet, mais je vais devoir prendre position contre ce dossier en raison des coûts élevés, qui me semblent dépasser les capacités financières actuelles de manière considérable. Je ne vais pas paraphraser les arguments soulevés par le groupe PLR, mais me contenterai de relever quelques points.

Le coût total du projet s'élève à CHF 7'280'000.- pour la relocalisation de l'administration et CHF 468'000.- pour le réaménagement de la place.

Ces sommes représentent une charge financière significative pour la Ville, surtout à la lumière de notre situation budgétaire actuelle et des prochaines charges que nous aurons, telles que la rénovation de la patinoire et du stade de la Charrière, le projet de *Capitale culturelle*, l'accueil pré- et parascolaire, la gare de l'Orée-du-Bois, et j'en passe.

Aussi, bien que l'idée de regrouper les services dans un lieu central soit louable, les dépenses résultant de la rénovation et de la transformation de l'Hôtel de Ville semblent excessives, notamment en ce qui concerne les honoraires, lesquels correspondent à plus d'un million de francs, soit 14 % du montant total du projet.

Ce projet met aussi en avant les aspects historiques et esthétiques, qui sont très importants. Il est impératif de ne pas perdre de vue les priorités de la Ville. Investir dans la préservation du patrimoine est très important. Néanmoins, cela ne doit pas se faire au détriment de notre santé financière globale.

Enfin, je m'interroge sur les retombées économiques positives avancées par le rapport du Conseil communal. Ces prévisions semblent optimistes et nécessitent une analyse approfondie pour en garantir le réalisme.

Dans ce contexte, je suis d'avis qu'il est prudent de reconsidérer ce projet dans son ensemble et d'explorer des alternatives plus économiques et financièrement responsables. Nous devons nous assurer que chaque dépense soit justifiée et bénéficie réellement à nos citoyens, tout en préservant la stabilité financière de notre Ville.

Je refuserai ainsi l'entrée en matière, afin d'avoir un renvoi en commission, de manière à ce que ce projet ne soit pas simplement mis à la poubelle, mais retravaillé.

M. Jean-Daniel Jeanneret, président du Conseil communal, Économie, finances, action sociale et services internes : Qu'il me soit ici permis de regretter profondément que notre collègue Théo Huguenin-Elie ne puisse

aujourd'hui défendre, avec force et vigueur, ce projet qu'il a initié et accompagné jusqu'au point final du rapport qui vous est soumis ce soir.

Comme je vous l'ai dit précédemment, je vous rassure : il va bien, et je ne doute pas qu'il regarde cette séance en vidéo, tout en trépignant... [Ndlr : rires de l'assemblée] Il me revient donc la difficile tâche de défendre ce projet, lequel est unanimement et sans aucun sourcillement porté par l'ensemble du Conseil communal. Néanmoins, la qualité de mes réponses ne sera pas à la hauteur de celle qu'aurait pu donner le porteur de ce dossier.

Tout d'abord, nous vous remercions de l'accueil globalement positif, et comprenons qu'au regard des montants articulés et de la dérogation au règlement d'aménagement communal que le projet requiert, il puisse y avoir, dans vos rangs, une hésitation. Mais de grâce : osons !

Ce projet n'est pas simplement un crédit pour rénover un bâtiment, fût-il historique, mais bien pour redonner son lustre à l'Hôtel de Ville, qui, dans toutes les villes, est le bâtiment emblématique du pouvoir politique local, mais aussi le lieu d'accueil des administrés.

Aujourd'hui, le bâtiment dans lequel nous siégeons respire le *suranné* : en partie vide, malcommode et faisant pâle figure sur une place qui, gentiment, redevient qualitative. Ne rien faire serait l'aveu même d'une décrépitude assumée de notre ville, un délabrement qui trancherait malencontreusement avec, justement, une dynamique positive que la Métropole horlogère n'a plus connue depuis longtemps.

Osons donc assumer et redonner une dignité à notre Hôtel de Ville, et lui redonner un usage citoyen en y installant un Service à la population étoffé, qui regroupe les principales prestations utiles aux habitantes et habitants de La Chaux-de-Fonds. Réunir dans un même lieu la Gérance des immeubles, la Sécurité publique et le Service à la population a tout son sens. Garder ce lieu comme le temple du pouvoir communal a également un sens symbolique fort. Et avouez que requalifier la place joutant la rue de la Boucherie ne serait pas un luxe, mais une nécessité, comme l'a souligné le groupe des Vert-e-s.

Néanmoins, nous comprenons que cela puisse soulever des questions. Peut-être en oublierai-je quelques-unes ou serai-je imprécis sur d'autres : veuillez m'en excuser d'avance, mais cela ne devrait pas justifier pour autant un refus de votre part.

La question du coût est évidemment importante pour une collectivité comme la nôtre. Je dirais : *malheureusement* importante... Cependant, si l'on rapporte le montant des travaux au volume concerné – soit CHF 649.50/m³ – cela paraît même modeste, voire *très* modeste, au regard de la complexité spatiale de l'Hôtel de Ville, de ses contraintes historiques, de l'intention de

durabilité et de la qualité d'exécution qui doit seoir au projet, ainsi que du fait qu'il doit rester en exploitation pendant la durée du chantier. Faire moins cher serait faire du bricolage indigne. Le coût nous semble donc être supportable au vu de la durée de l'investissement, mais aussi des économies liées aux locations des locaux d'Espace que nous libérerions.

Les honoraires... Cela semble toujours cher, mais on sous-estime le travail des maîtres d'œuvre, autrement dit des architectes. Sans doute la profession libérale la plus économique qui soit... [Ndlr : rires de l'assemblée] Je ne saurais comparer le coût horaire d'un architecte à celui d'un avocat, ni d'un médecin... Les architectes – si économiques soient-ils – sont souvent, heureusement, de talent. [Ndlr : rires de l'assemblée] Un tel projet est complexe et les honoraires sont finalement modestes, compte tenu de cette complexité.

En effet, suivant la norme SIA 102, les honoraires devraient représenter 17 % du coût total, avec un tarif horaire de CHF 140.- ! Dans le cas présent, les honoraires ne seront que de 13 % du coût global, avec un tarif horaire de CHF 110.-. Je suis certain que même votre garagiste vous facture un coût horaire supérieur à CHF 110.-. Au final, cela représente tout de même – au regard de la norme SIA 102 – une économie de CHF 225'000.-.

De plus, compte tenu de l'ampleur du mandat de suivi des travaux, il ne sera pas possible, par mesure d'économie, d'internaliser ce travail. Au contraire, il sera nécessaire de passer par un appel d'offres public pour mandater l'entreprise qui assumera la direction des travaux. Cela n'a bien sûr pas encore pu être fait, dans l'attente de votre décision ce soir.

La question se pose du coût et de l'opportunité de l'extension en toiture. Je n'ai malheureusement pas le montant de l'économie que représenterait l'abandon de cette extension. Economie, il y aurait, mais sans doute pas aussi importante qu'imaginée, la toiture devant de toute façon être refaite, ainsi que, cas échéant, l'étanchéité de la terrasse. Par contre, cela ferait perdre de précieux espaces de qualité.

L'argument du risque que fait courir l'extension à l'ensemble du projet – par la nécessité d'une dérogation au règlement d'aménagement communal – est juste, et nous en sommes conscients. Mais qui n'essaie rien, n'a rien. Certes, nous sommes malheureusement dans une époque d'oppositions, qui ralentit les projets publics ou privés et sclérose le développement et le bien-être de nos villes.

Il suffit de penser au sort de la H18 qui languit entre les mains de la justice fédérale. Mais qui peut le plus, peut le moins. Aussi, nous voulons oser espérer que le projet, tel qu'il vous est présenté, sera accepté après avoir passé sous les fourches caudines du permis de construire.

Si cela devait se révéler périlleux, il serait toujours possible de corriger ou réduire le projet pour éviter l'écueil de la dérogation. Mais quel dommage et quelle tristesse ! Et puis le temps nous presse quelque peu, avec la fin des baux annoncée à Espacité. Dès lors, revenir en commission ne nous semble ni souhaitable, ni raisonnable, ni opportun.

Durant les travaux, une partie significative des activités actuellement localisées à l'Hôtel de Ville – comme la sécurité publique – devrait y demeurer. En effet, le chantier se fera étape par étape, profitant qu'un étage complet soit actuellement vide et permettant ainsi un jeu de rocade.

Après le déménagement de tous les services devant trouver place à l'Hôtel de Ville, les locaux libérés de Serre 23 devraient être occupés par d'autres services, notamment ceux qui doivent également quitter Espacité. A terme, il ne devrait pas y avoir d'espace vide dans les bâtiments communaux. Dès que votre Autorité aura accepté – nous l'espérons – ce rapport, nos services travailleront sur la question de l'optimisation de la localisation des autres services communaux. Toutefois, nous tenons à vous rassurer : s'il sera certainement nécessaire de procéder à quelques réaménagements, il ne sera, par contre, en aucun cas question de montants comparables – et de loin – à la présente demande de crédit.

Enfin, je répondrai aux questions moins essentielles. Concernant la location de locaux de l'Hôtel de Ville à des tiers, cela n'est pas significatif : elle se résume à un loyer de CHF 200.- par mois pour la permanence de l'Ordre des avocats, et la Fondation neuchâteloise pour la coordination de l'action sociale paie, quant à elle, un forfait de CHF 100.- par mois pour un tout petit local. Quant à la salle du Tribunal, l'Etat ne paie rien. En effet, l'article 82 de la loi d'organisation judiciaire neuchâteloise stipule : « Toute commune est tenue de fournir, au besoin et à ses frais, une salle d'audience (...) ».

Concernant les panneaux solaires, il s'agit peut-être d'une lecture un peu hâtive des plans, puisque l'ensemble de la nouvelle toiture sera recouverte de panneaux solaires, parfaitement intégrés dans la nouvelle structure, et qui devraient développer une puissance de 61 kW.

Concernant l'arrêt de bus, c'est un vœu qu'il serait effectivement heureux de voir se réaliser. Je me souviens, dans ma jeunesse, qu'il y avait effectivement un arrêt de bus devant l'Hôtel de Ville. C'est un vœu pieux, et ce n'est malheureusement pas le Conseil général qui décide des arrêts de bus. Néanmoins, comme c'est souvent la nécessité qui fait loi, si demain il y a une affluence de public à l'Hôtel de Ville, la justification sera probablement démontrée, et nous espérons alors que TransN aura la sagesse de revoir la politique de ses arrêts de bus dans ce quartier.

Quant au moment opportun... Nous comprenons, mais quel est le moment opportun pour investir ? Ce n'est jamais le moment opportun, pensons-nous, lorsqu'il faut déboursier. Et une fois que nous avons déboursé, nous sommes souvent heureux de l'avoir fait, parce que c'était finalement le bon moment.

En conclusion : *osons* faire de notre vénérable Hôtel de Ville décati un véritable Hôtel de Ville digne de la Métropole horlogère. Osons, et osez accepter le présent rapport !

UNE SUSPENSION DE SÉANCE EST ACCORDÉE.

M. Karim Boukhris, POP : Puisque nous avons demandé une interruption de séance, je reprends la parole. Nous avons discuté de la pertinence d'un renvoi en commission concernant uniquement le rehaussement pour le bâtiment. Je le dis d'emblée : le groupe POP est plutôt d'avis d'aller de l'avant aujourd'hui et de ne pas renvoyer le dossier en commission, ceci pour plusieurs raisons.

D'abord pour des questions de délais : cela ne ferait que repousser les travaux et reperdre un peu de temps. Il y a un risque, c'est vrai, qu'il y ait une opposition à une dérogation et que celle-ci fasse perdre encore plus de temps. Néanmoins, nous pensons que c'est une bonne chose de courir le risque, car les salles qui pourraient être aménagées sur la terrasse actuelle sont aussi un avantage. On pourrait éventuellement envisager que les commissions se réunissent dans la salle du Conseil général, mais cela pourrait entrer en collision avec son occupation par le Tribunal.

De plus, nous voulons aussi aller de l'avant parce que ce bâtiment a un étage complètement vide, qu'il devient un peu vétuste et qu'il est temps de le réutiliser.

Concernant les arguments évoquant la cherté de la rénovation de ce bâtiment, effectivement, le montant paraît important, mais ne rien faire nous coûte également. Nous continuons de louer des locaux à Espacité qui nous coûtent cher au mètre carré, et je pense qu'il est temps de libérer ces espaces pour d'autres locataires et de rassembler l'administration à l'Hôtel de Ville.

S'agissant des oppositions à cette dérogation, nous espérons qu'elles pourront être levées assez facilement, étant donné que, esthétiquement, la partie sud de ce bâtiment n'est pas un élément très visible de la ville. Lorsque l'on se promène sur la terrasse aujourd'hui et que l'on regarde quelle vue on a sur la ville depuis cet endroit, on ne voit pas énormément de fenêtres et de bâtiments. C'est un endroit assez encaissé, ce n'est pas une ouverture.

Le plus important, avec la partie historique est du côté nord. Cette façade nord est, elle, maintenue et conservée. La partie sud étant moins visible, nous espérons que les oppositions puissent être levées facilement et dans des délais raisonnables. C'est pourquoi le groupe POP propose de ne pas renvoyer le dossier en commission et est prêt à voter le crédit.

Mme Nathalie Tissot, Les Vert-e-s : Le groupe a pris note qu'en cas d'opposition du fait des dérogations que nécessitent les élévations prévues dans la partie sud – peu visible, comme l'a relevé M. Boukhris – une négociation s'engagerait, cas échéant, avec les opposants, et que le projet pourrait alors être revu, si nécessaire, pour ne pas être freiné indûment. En conséquence, le groupe maintient son acceptation du rapport.

M. Cédric Haldimann, PLR : Quelques remarques, peut-être, sur ce qui vient d'être dit. Une opposition n'est pas seulement d'ordre esthétique : ce n'est pas forcément parce que l'on ne voit pas le bâtiment que l'on ne fera pas opposition. Ceci d'autant plus que la dérogation est nécessaire ici en raison de la hauteur supérieure à ce qui est autorisé. Ce sont donc des questions d'éclairage, d'ensoleillement, et pas seulement d'esthétique.

Le risque d'une opposition et d'une procédure qui se prolonge n'est pas seulement un risque temporel, mais aussi un risque financier. En effet, si nous devons déposer une deuxième procédure, l'architecte ne va pas travailler gratuitement, même si son travail est bon marché... *[Ndlr : rires de l'assemblée]* Des frais supplémentaires devront être engagés par la Ville, parce que c'est une deuxième procédure, avec le dépôt de nouveaux plans. Il ne s'agit donc pas uniquement d'un risque temporel, mais également d'un risque financier.

Avec une dépense de 7 millions de francs – qui est quand même un montant relativement important, on l'a dit – le projet manque un peu de vision, en tout cas pour le groupe PLR, et je pense que l'avis est partagé par mes collègues de la droite.

Nous avons, très près de chez nous, un exemple qui a été très bien mené : c'est l'exemple cantonal, le projet Vitamine. Il y a d'abord eu un projet global pour définir à quels endroits les différents services allaient être placés, avant de commencer à faire d'autres projets. C'est peut-être ce qui nous manquait ici, lorsque j'ai évoqué l'Hôtel communal de la rue de la Serre, étant donné que l'on ne sait pas encore ce qu'il abritera.

Il aurait été bien d'avoir un vrai projet politique, spécifiant que les services vont être repensés, relocalisés et placés dans les bâtiments dont la Ville est propriétaire. C'est un projet politique, puis il s'agit ensuite de définir des projets précis, c'est-à-dire une rénovation de 7 millions de l'Hôtel de Ville. Il

se pourrait que ce soit un crédit plus important, mais nous saurions qu'il y aurait encore 3 millions à déboursier pour l'Hôtel communal, un million à la rue du Collège pour isoler les combles ou je ne sais quoi. C'est peut-être ce manque de projet politique global qui fait un peu défaut lorsque l'on s'apprête à dépenser 8 millions de francs.

M. Pierre-Alain Borel, PS : J'avais l'intention d'être extrêmement court pour dire ce qui vient d'être dit par mes préopinants, mais plutôt de ce côté-ci de la salle, on ne va pas se mentir... [Ndlr : *M. Borel fait un geste pour désigner le côté gauche de l'hémicycle*] Nous allons accepter l'entrée en matière et donc refuser le renvoi en commission.

Je me permettrai juste d'ajouter que je n'ai pas tellement l'impression que nous n'avons pas de vision dans cette ville, au contraire : le fait de commencer par faire un certain nombre de choses à l'Hôtel de Ville est effectivement une nécessité, de plus avec un certain nombre de baux qui sont à dédire ou qui seraient à renouveler si l'on ne va pas à une certaine vitesse.

Si nous loupons le train maintenant, vous me direz qu'il y aura bien un train plus tard. Mais entretemps, nous aurons perdu du temps et de l'argent. D'autre part, un certain nombre de collaborateurs attendent aussi d'avoir des conditions de travail un peu plus convenables. Il y a peut-être même des conseillers généraux qui attendent... J'ai même vu un bout de scotch sur le côté d'un bureau, je ne sais pas si c'est pour tenir un morceau de bureau...

De plus, nous avons dit maintes fois qu'il fallait aussi repenser nos entrées de ville, repenser la rue qui amène ici. Finalement, commencer à cet endroit et par le bâtiment le plus emblématique permet aussi d'espérer un effet d'entraînement dynamique sur les autres propriétaires et de les motiver.

Mme Aliénor Zaffalon, PVL : Les Vert'libéraux ne souhaitent pas le renvoi en commission de ce dossier. Effectivement, il y a un risque d'opposition, mais nous sommes favorables à la densification, à la surélévation, qui sont en adéquation avec la LAT.

Nous souhaitons que ce projet aille de l'avant, et il devra faire aussi l'objet d'analyses complémentaires. Nous savons aussi que, dans un an, il y aura des modifications sur les règlements, avec un certain nombre d'éléments pouvant remettre en cause le dossier. Je pense qu'il ne faut pas perdre plus de temps. De plus, c'est effectivement un projet emblématique pour la ville – c'est la porte d'entrée, celle qui accueille les nouveaux citoyens – et il a toute son importance.

M. Karim Boukhris, POP : Une petite remarque : nous demandions, tout à l'heure, d'avoir une vision des grands investissements qui sont à venir, mais ce serait également une bonne chose d'avoir une vision globale des réaménagements des services communaux. Toutefois, de grâce, n'appellez pas cela Vitamine, même si je sais que c'est le fruit d'une consultation... Cela dit, je répète encore que nous espérons pouvoir aller de l'avant, un peu comme l'avait prévu le rapport de commission et l'avis quasiment unanime de la commission.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote l'entrée en matière, laquelle est **acceptée par 25 voix contre 14 et 0 abstention**.

Vote de l'arrêté relatif à une demande de crédit de CHF 7'280'000.- pour la relocalisation de l'administration communale dans les locaux de l'Hôtel de Ville

M. Cédric Haldimann, PLR : Suite à l'acceptation de l'entrée en matière, je tiens à préciser que la majorité du groupe s'abstiendra sur le prochain vote. En effet, nous sommes conscients qu'une solution doit être trouvée en vue du départ à court terme d'Espace. Néanmoins, une minorité refusera certainement cet arrêté pour les raisons évoquées tout à l'heure, notamment l'absence de vision globale sur la relocalisation de l'ensemble des services communaux.

Soumis au vote, **l'arrêté relatif à une demande de crédit de CHF 7'280'000.-** pour la relocalisation de l'administration communale dans les locaux de l'Hôtel de Ville est **accepté par 25 voix contre 7 et 7 abstentions**.

Vote de l'arrêté relatif à une demande de crédit de CHF 468'000.- pour le réaménagement de la place Granges-Boucherie

M. Cédric Haldimann, PLR : J'interviens pour donner également notre position, afin que ce soit bien clair : le PLR va soutenir ce deuxième arrêté, au vu des décisions qui ont été prises par le Législatif. Si 7 millions sont investis dans ce bâtiment, il faut également faire ses alentours. Dans ce sens, au vu des précédentes décisions prises par le Législatif, nous allons accepter ce deuxième arrêté.

Soumis au vote, l'**arrêté relatif à une demande de crédit de CHF 468'000.-** pour le réaménagement de la place Granges-Boucherie est **accepté** par **33 voix contre 0 et 6 abstentions.**

Sans opposition, la **motion interpartis du 9 novembre 2022** « Salle du CG : un peu d'air, s'il vous plaît ! » est dès lors **classée.**

24.021

Rapport du Conseil communal

**relatif à une demande de crédit global de CHF 940'900.00
TTC pour l'achat d'un camion-grue pour la collecte des
déchets**

(du 10 avril 2024)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères générales,
Messieurs les Conseillers généraux,

Le Service des espaces publics (SEP) doit remplacer un camion-grue à trois essieux, de la marque SCANIA âgé de 15 ans (1^{ère} mise en circulation en 2009). Il a, jusqu'ici, effectué 138'000 km pour 18'500 heures d'utilisation du moteur thermique. Ce véhicule collecte les ordures ménagères des sites équipés de conteneurs publics ainsi que ceux des entreprises.

En lien avec le rapport d'impulsion à l'électrification de notre flotte au Conseil général du 23 novembre 2021 et des travaux de raccordements électriques du centre des travaux publics (CTP) à la centrale solaire du parking des Forains, le choix de la variante électrique pour ce véhicule s'avère essentiel pour les motifs suivants :

- Nécessité de renoncer aux carburants fossiles pour favoriser les énergies renouvelables. Les émissions globales de CO₂ sont réduites de manière drastique (85 %) pour ce type de véhicule électrique sur toute sa durée de vie.
- Coûts d'investissement de la motorisation électrique comparativement plus élevés mais compensés dans le temps par des coûts d'entretien réduits. En effet, pour les camions-poubelles, le surcoût initial est significatif. Selon des estimations récentes, les coûts d'exploitation semblent comparables voire inférieurs à ceux des véhicules thermiques sur la durée de vie des véhicules.

Une étude menée conjointement avec la Ville de Neuchâtel, comparant six types de motorisation, confirme la promesse de cette technologie. La fiabilité de la motorisation électrique, déjà déployée dans diverses institutions publiques telles que Lausanne, Neuchâtel, Bâle et privées telles que Svedel et autres, est soulignée. L'intérêt particulier de cette technologie pour les camions de collecte de déchets est mis en avant, car leur mode d'utilisation, principalement composé de déplacements de courtes distances et de périodes de travail à l'arrêt, s'adapte parfaitement à l'électrification, contrairement aux activités telles que le déneigement qui nécessitent une puissance considérable

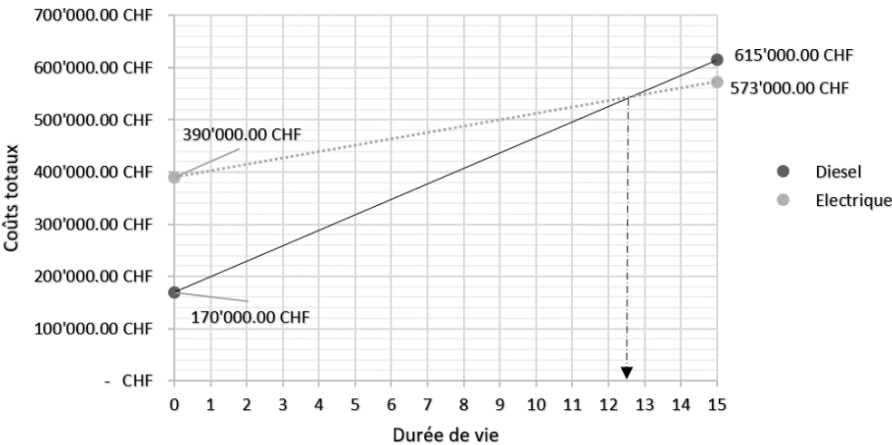
- Une réduction drastique du bruit pour les utilisateur-trice-s ainsi que les citoyen-ne-s est à mettre en avant dans le cadre de l'achat d'un véhicule électrique.

Il est à noter que nous profiterons d'une production d'électricité locale grâce aux panneaux solaires installés sur le parking des Forains. Toutefois, cette production solaire se déroulera principalement pendant la journée, ce qui n'est pas optimal pour une recharge directe de nos véhicules électriques. Pour améliorer l'efficacité de cette solution, nous envisageons d'adapter les horaires de travail, par exemple en commençant à 05h00 afin de pouvoir utiliser l'après-midi pour la recharge. Cette réflexion sera approfondie à l'avenir, notamment lorsque nous aurons plusieurs camions électriques en service.

La comparaison des coûts totaux d'un châssis-cabine, sans les équipements puisqu'ils sont identiques pour les deux versions, pour une durée de 15 ans vous est présentée ci-dessous :

Châssis-cabine	Diesel	Électrique	Commentaires
Achat véhicule	169'700.00	389'200.00	Uniquement la valeur TTC du châssis-cabine
Énergie	197'800.00	59'100.00	
Assurance, plaque, RPLP	138'600.00	42'000.00	Pas de RPLP pour les camions électriques
Entretien châssis-cabine	107'900.00	80'900.00	- 25 % d'entretien sur le châssis-cabine électrique par rapport au diesel
Coûts totaux	614'000.00	571'200.00	
Différence sur 15 ans		- 42'800.00	6.97 % d'économie avec la variante électrique

Le graphique ci-dessous montre qu'en faisant une analyse linéaire de l'ensemble des coûts précités, la version électrique devient plus favorable financièrement après 12 à 13 ans d'utilisation.



Les caractéristiques nécessaires pour un usage tel que décrit ci-dessus sont les suivantes :

- Véhicule à 3 essieux équipé d'une superstructure muni d'une grue récoltant les ordures ménagères
- Systèmes d'identification et de pesage des conteneurs enterrés, semi-enterrés et de surface pour la facturation des déchets des entreprises
- Chargeur rapide pour une utilisation du véhicule prolongée en cas d'immobilisation d'un autre véhicule. Cet élément n'est pas pris en compte dans la comparaison ci-dessus car il sera utilisé par tous nos véhicules électriques à futur. De la même façon, nous ne tenons pas compte des coûts d'infrastructure pour la station essence des véhicules thermiques.

Actuellement, les coûts TTC estimés sont les suivants :

Châssis cabine	CHF	389'200.00
Superstructure	CHF	255'400.00
Grue	CHF	167'500.00
Systèmes de pesage	CHF	83'800.00
Chargeur rapide	CHF	30'000.00
Mandat externe pour la procédure d'acquisition	CHF	15'000.00
Total	CHF	940'900.00

Nous souhaitons confier à une entreprise spécialisée la gestion de l'appel d'offres en procédure ouverte internationale pour l'achat de ce véhicule complexe. Cette démarche vise à garantir la conformité aux règles des marchés publics et à mettre en place un processus de sélection rigoureux pour choisir la meilleure offre disponible.

Conformité au programme de législation

Ce véhicule électrique est conforme au programme de législation du Conseil communal qui vise à amorcer une transition énergétique vers des sources d'énergie renouvelables et écologiques. En optant pour un véhicule électrique pour la collecte des déchets, la commune démontre son engagement en faveur de l'utilisation de sources d'énergie propres et durables, contribuant ainsi à réduire son empreinte écologique et à promouvoir un environnement plus sain pour ses citoyen-ne-s.

Conséquences sur les finances

Le prix du véhicule et de ses équipements est de CHF 940'900.00 TTC. En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la Loi sur les finances de l'Etat et des communes (RLFinEC) et de la durée de vie estimée du véhicule, la charge financière est calculée sur un taux d'amortissement de 6.5 % (env. 15 ans).

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2,5 % sur CHF 470'450.00.

Amortissement : CHF 940'900.00 x 6.5 %	CHF 61'158.50
Intérêts 2,5 % sur la moitié nette estimée à charge de la Ville	CHF 11'761.25
Soit une charge annuelle moyenne de	CHF 72'919.75

Cet investissement a été inscrit au budget 2024 pour un montant de CHF 1'180'000.00, sous compte d'investissements du service 725 Déchets des personnes physiques. Le budget a été revu à la baisse en raison de l'évolution favorable du marché pour ce type de véhicules électriques.

Conséquences sur les ressources humaines

Les utilisateur-trice-s sont associé-e-s à la procédure d'acquisition. Le confort d'utilisation, notamment au niveau de la réduction du bruit, l'ergonomie et la sécurité font partie des critères pris en compte dans le choix du véhicule. A futur, le temps de travail pourrait être adapté pour une recharge plus optimale des véhicules l'après-midi, ce qui aura une

conséquence non négligeable sur les ressources humaines. Ce sujet sera analysé dans le détail lors du remplacement du second camion. De plus, plusieurs villes suisses ont déjà commencé à utiliser des véhicules électriques pour leurs activités dès 5 ou 6 heures du matin. Nous avons dû effectuer cet horaire à une occasion précédente lorsque deux de nos trois véhicules étaient en panne simultanément. Pendant cette courte période, nous avons réussi à collecter plusieurs conteneurs des entreprises ainsi que les conteneurs publics en périphérie urbaine dès l'aube et nous n'avons pas reçu de réclamations à ce sujet.

Collaboration intercommunale

Ce véhicule est destiné à être utilisé uniquement par nos services.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

Si l'ancien véhicule était soumis aux normes EURO 4 des émissions polluantes, le nouveau véhicule ne produira aucune émission de polluants. Ainsi, l'environnement, les riverain-e-s et les collaborateur-trice-s ne seront pas exposé-e-s aux particules de suie, aux NOX et au CO². De plus, les batteries peuvent être recyclées jusqu'à 96 % selon certains fournisseurs. Elles assurent une capacité de charge de 80 % même après 12 ans d'utilisation, sur une durée de vie maximale de 20 ans. Le coût initial d'investissement ne prend pas en compte un éventuel remplacement des batteries. De même, un contrat d'entretien proposé par les fournisseurs, qui comprendrait le remplacement des batteries, n'est pas inclus. Par conséquent, la garantie standard sera de 24 mois pour l'ensemble du véhicule.

b) Aspect social

Néant.

c) Aspect économique

Les véhicules récents offrent des économies substantielles en termes de frais d'entretien. Au cours des trois dernières années (de 2021 à 2023), les frais cumulés pour le véhicule actuel se sont élevés à près de CHF 70'000.00 HT par an, uniquement en matériel. Cette observation souligne la nécessité de planifier plus tôt le renouvellement de ce type de véhicule. De plus, étant donné que les délais de livraison peuvent atteindre un an et demi à deux ans dès la commande passée, une anticipation accrue est recommandée. Le véhicule actuel sera gardé en réserve pour d'éventuels remplacements. Celui acquis en urgence

auprès de la Ville de Neuchâtel pour un montant de CHF 7'000.00 HT, en milieu d'année 2023, lorsque deux de nos trois camions étaient en panne, sera quant à lui mis en vente.

Ce rapport a été soumis à la Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie, lors de sa séance du 8 avril dernier qui l'a accepté par 11 voix pour, 0 contre et 3 abstentions.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères générales, Messieurs les Conseillers généraux, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Jean-Daniel Jeanneret

La chancelière

Floriane Mamie

Séance du 2 mai 2024

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

Vu un rapport du Conseil communal
Vu le préavis de la Commission de gestion des infrastructures,
de l'urbanisme et de l'énergie

arrête :

Article premier

Un crédit global de CHF 940'900.00 TTC est accordé au Conseil communal pour l'achat d'un camion-grue.

Article 2

Ce crédit figurera au compte d'investissements du service 725 Déchets des personnes physiques

Article 3

L'investissement est amorti au taux de 6.5 % (15 ans).

Article 4

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

Article 5

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

La Chaux-de-Fonds, le 2 mai 2024

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, relève que le rapport 24.021 est traité selon les règles du débat court.

Mme Manon Freitag, Le Centre : Bien que je soutienne l'initiative visant à favoriser les énergies renouvelables et à réduire notre empreinte écologique, je remets en question la validité des données figurant dans ce rapport.

Le rapport semble présenter une analyse biaisée en faveur de l'option électrique, en omettant de prendre en compte certains coûts et en surestimant les économies potentielles.

D'abord, le rapport avance des économies financières sur le camion électrique par rapport à un modèle diesel. Cependant, ces économies reposent sur des hypothèses discutables et des estimations qui pourraient ne pas se concrétiser dans la réalité.

Il aurait été plus juste d'inclure une analyse détaillée des coûts de maintenance réels, y compris les éventuels remplacements des batteries et autres composants spécifiques aux véhicules électriques. Le prix de l'électricité n'est pas clairement défini, la taxe RPLP et sa suppression ne sont pas prises en compte et le prix en lui-même du camion est sous-évalué.

Le rapport mentionne la possibilité d'adapter les horaires de travail pour optimiser la recharge des véhicules électriques. Cette proposition semble peu pratique et peut avoir des répercussions négatives sur les conditions de travail des employés. Il aurait été plus réaliste d'envisager des solutions de recharge plus flexibles et adaptées aux besoins opérationnels réels.

Enfin, le rapport semble minimiser les risques associés à l'utilisation de véhicules électriques dans des conditions spécifiques, telles que la collecte des déchets. Des préoccupations légitimes subsistent quant à l'autonomie, la fiabilité et la durabilité des camions électriques dans des environnements de travail exigeants.

En conclusion, je demande qu'une analyse plus approfondie, transparente et objective soit menée, afin d'approuver ce projet. Il est essentiel que les décisions d'investissement reflètent fidèlement les intérêts et les besoins de la communauté, tout en garantissant la responsabilité financière et environnementale à long terme.

M. Jean-Pierre Brechbühler, UDC : Le groupe UDC a étudié attentivement le rapport 24.021, qui demande un crédit de CHF 940'900.- pour l'acquisition d'un camion-grue électrique trois essieux destiné à la collecte des déchets. Le véhicule actuel, vieux de 15 ans, arrive en fin de vie et doit donc être remplacé. Le Service de la voirie a déjà acheté quelques petits véhicules électriques, et la question se pose ici de savoir s'il faut aussi s'équiper d'un

premier poids lourd avec moteur électrique, plutôt que d'un modèle avec moteur thermique.

Le groupe UDC pense qu'il faut bien réfléchir avant d'investir des sommes très conséquentes dans un camion électrique, l'expérience avec ce type de véhicule étant encore très limitée – quelques années au maximum – même dans d'autres villes où les contraintes climatiques ne sont pas les mêmes que chez nous.

De plus, le problème est que ce rapport est lacunaire. En effet, au niveau du tableau qui figure en page 3, plusieurs points ne sont pas tout à fait exacts et influencent le prix final entre le coût des deux motorisations sur le long terme.

Premièrement, le prix du châssis-cabine thermique est un peu surévalué à notre sens. En cas d'achat, il serait possible d'obtenir un tarif bien moins onéreux : de l'ordre de moins CHF 30'000.-.

Deuxièmement, juste en dessous, il est noté que les camions électriques ne paient pas de RPLP : c'est exact actuellement, mais faux sur la durée de vie prévue pour ce véhicule. En effet, le Conseil fédéral a déjà mis en consultation une modification de la loi, afin que les camions électriques soient soumis, eux aussi, à la RPLP dès le 1^{er} janvier 2031. Cela implique que ce camion ne sera exempté que durant 5 ans. Ensuite, il bénéficiera d'un tarif de faveur pendant 5 ans, puis il devra payer la taxe complète dès le 1^{er} janvier 2036. Le calcul indiqué dans le rapport, et qui n'en tient pas compte, est donc faux, ce qui influence les montants de la comparaison entre les deux motorisations possibles.

Enfin, il est bien précisé dans le texte que ce prix ne tient pas compte d'un changement de batterie. Avec les conditions d'utilisation prévues – climat chaud-de-fonnier, recharge rapide des batteries, ce qui les use prématurément – il y a de très grandes chances qu'un remplacement des batteries soit nécessaire avant les 15 ans de vie prévus pour ce camion, ce qui va coûter, au minimum, plusieurs dizaines de milliers de francs.

Ayant été averti des différentes erreurs contenues dans le rapport, le Conseil communal peut-il nous expliquer pourquoi celui-ci n'a pas été corrigé et mis à jour ?

Le groupe UDC n'est pas opposé au principe d'acheter des véhicules électriques si ceux-ci sont adaptés au travail prévu, et que le coût – ou plutôt le surcoût – reste correct. Néanmoins, dans le cas présent, nous sommes sceptiques. Pour notre groupe, il faut faire les calculs de manière exacte, et surtout être conscient que, si nous achetons ce véhicule électrique, le coût final sera de toute façon plus élevé que celui d'un camion avec moteur thermique. Ensuite, c'est un choix politique. Le groupe UDC se prononcera

sur cette demande de crédit après avoir entendu la réponse du Conseil communal.

M. Anthony Curty, PLR : Le groupe PLR a pris connaissance du rapport du Conseil communal relatif à une demande de crédit global de CHF 940'900.- pour l'achat d'un camion-grue pour la collecte des déchets.

Nous remercions les auteurs du rapport pour sa qualité. Toutefois, les nombreuses remarques pertinentes qui ont été faites par les différents groupes en commission n'ont pas été intégrées au rapport. A commencer par le fait qu'il a été ouvertement reconnu devant la commission qu'il était faux d'affirmer que la version électrique était clairement économiquement plus avantageuse.

Sans entrer dans les détails, il suffit de consulter le tableau comparatif des coûts en page 3, qui nous présente une potentielle économie de CHF 42'800.- sur 15 ans. Celle-ci est principalement due au fait que, selon les auteurs du rapport, les camions électriques ne sont pas soumis à la RPLP, alors qu'ils le seront à terme, comme cela a été dit par mes préopinants. Ce véhicule paiera donc la RPLP pendant environ 10 ans d'utilisation.

Aussi, disons-le clairement : ce véhicule électrique coûtera plus cher et engendrera, à terme, une augmentation des taxes déchets pour les ménages et les entreprises de notre ville. Il me semble que tous les groupes ici présents sont sensibles au porte-monnaie de nos concitoyens.

Le groupe PLR n'est pas opposé à l'électrification du parc de véhicules de la commune. Néanmoins, dans le cas présent, il nous paraît déraisonnable de dépenser un million de francs pour un véhicule contraignant, n'ayant, de plus, aucune compétence à l'interne pour l'entretenir.

Les propriétaires de voiture électrique ici présents ont sûrement déjà pu se rendre compte que les garages régionaux ne sont pas agréés pour effectuer les réparations de leur véhicule. Il en sera de même pour ce camion électrique. Les délais de réparation en seront d'autant plus rallongés, ce qui augmentera encore les temps d'immobilisation, de même que les dépenses de la commune, celles-ci se faisant au détriment des acteurs locaux.

Notre groupe est d'avis que, au vu des risques économique et technologique, la différence de coût supplémentaire serait bien mieux investie dans l'électrification de véhicules légers, comme cela était raisonnablement prévu dans le plan de renouvellement des véhicules de la Voirie, accepté ici-même le 23 novembre 2021.

Vous l'aurez compris, le groupe PLR refusera ce rapport. Cependant, dans l'éventualité où ce rapport serait accepté par la majorité de notre Conseil,

nous encourageons fortement le Conseil communal à conclure un contrat d'entretien *all inclusive*, prenant en charge le remplacement des batteries, contrairement à ce qui est prévu en page 6. Cela évitera à la commune de devoir dépenser, cas échéant, plusieurs dizaines de milliers de francs pour le remplacement de ces batteries, l'immobilisation du véhicule et la location d'un véhicule de remplacement.

Concernant les conséquences sur les ressources humaines, il a été clairement évoqué en commission que le fait de commencer les tournées à 5 h du matin n'engendre pas de plaintes des riverains, et que cela permet de gagner en efficacité et de réduire ainsi le temps des tournées. Dès lors, pourquoi attendre l'utilisation de véhicules électriques pour généraliser cette pratique, alors que, dans l'immédiat, elle pourrait nous permettre de réduire le temps perdu dans les embouteillages, et ainsi réduire nos émissions polluantes ?

Mme Marina Schneeberger, POP : Un camion-grue qui collecte les ordures ménagères des sites équipés de conteneurs publics, ainsi que ceux des entreprises doit être remplacé. Et bonne nouvelle : le Service des espaces publics nous propose l'achat d'un camion-grue électrique.

Cette technologie est adaptée, nous dit-on, à des camions de collecte de déchets. Elle a fait ses preuves dans d'autres villes en Suisse. Le bruit engendré par ce type de véhicule est bien moindre qu'avec une motorisation fossile.

Cet argument est utilisé pour proposer un horaire de travail débutant à 5 h du matin. Un autre argument est mis en avant pour justifier cette mesure : ce camion pourra utiliser l'énergie produite par les panneaux solaires installés sur le parking des Forains. Cette énergie est produite la journée et, pour optimiser la recharge directe des véhicules électriques, il est envisagé d'utiliser l'après-midi pour les recharger.

Commencer à 5 h le matin, c'est effectuer une heure de travail de nuit. Le groupe POP se demande si cette heure sera payée comme travail de nuit ou compensée, et si les collaborateurs et collaboratrices du service ont été consultés.

Pour en revenir au bruit, celui-ci sera peut-être acceptable dans des quartiers industriels peu habités. Mais dès que de nombreuses habitations seront touchées, le bruit de la grue et des sacs que l'on sort des conteneurs sera important. Cet élément devra être pris en compte lors de la planification des tournées.

En conclusion, le groupe POP acceptera ce rapport et en remercie ses auteurs. Nous sommes satisfaits que l'achat de gros véhicules électriques devienne réalité.

M. Pascal Bühler, PS : Ce dernier rapport qui nous est soumis ce soir a fait l'objet d'une discussion lors de la séance de la Commission des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie – INFRUEN – du 8 février dernier. Les commissaires ont eu tout loisir de poser de diverses et nombreuses questions, auxquelles le Conseil communal et ses services ont répondu de manière circonstanciée.

Dès lors, au vu des explications fournies et de la lecture attentive du rapport, le groupe socialiste tient à remercier le Conseil communal pour la mise en application concrète du rapport d'impulsion à l'électrification de la flotte de véhicules et machines du Service des espaces publics, ce que nous saluons. Cela permettra ainsi d'avoir un premier véhicule utilitaire électrique auprès de la Voirie, ce qui est la première prise ou décharge au compteur des futurs véhicules.

Nous avons apprécié le comparatif effectué entre les types de véhicules diesel et électrique, et en remercions leur auteur. Nous avons également apprécié de lire que les utilisateurs et utilisatrices sont associés à la procédure d'acquisition, et nous espérons qu'il en sera bien ainsi.

Au sein de la Commission INFRUEN, nous demanderons au Conseil communal, par le biais des services concernés, de nous tenir au courant du bilan de cet achat conséquent.

Pour le surplus, nous avons également pris note que cet investissement était inscrit au budget 2024 pour un montant supérieur à celui demandé ce soir. Vous l'aurez compris, le groupe socialiste acceptera avec enthousiasme cette demande de crédit.

M. Grégory Rochat, Les Vert-e-s : Le groupe des Vert-e-s tient à remercier le Conseil communal pour son rapport – dont nous avons bien pris connaissance – et plus particulièrement le SEP, pour sa constante recherche de solutions énergétiquement moins impactantes, ainsi que pour avoir indiqué les frais d'entretien et la projection des coûts, certes perfectible. Nous croyons – non pas naïvement – que quand le voyer-chef fait ce genre de recherche, il ne le fait pas sans prendre en compte l'ensemble des éléments dont il a connaissance, y compris l'impact budgétaire.

Nous avons découvert avec enthousiasme que ce qui n'était pas réaliste il y a encore deux ou trois ans le devient aujourd'hui, avec la possibilité d'acheter ce camion-grue électrique en remplacement d'un véhicule thermique. Cet achat permettra de réduire de 85 % les émissions de CO₂ au

cours de la vie de ce véhicule. De plus, un moteur électrique possède un rendement plus efficace qu'un moteur thermique : cela signifie qu'il y a également une part moins grande d'énergie achetée et consommée inutilement. C'est ici un double gain. Certes, le coût d'achat est plus élevé, mais nous y gagnerons en frais d'entretien et en coûts d'énergie au cours de son exploitation.

On peut évidemment parler de la question de la RPLP, mais rien ne dit non plus qu'elle n'évolue pas à la hausse dans les 10 ans à venir pour les véhicules thermiques. Ce sont des projections que nous n'avons pas, donc nous pouvons aussi craindre cela.

D'autres craintes se sont fait entendre concernant le changement de la batterie ou le prix de l'électricité qui pourrait augmenter. Je les entends aussi largement.

Concernant la batterie, il peut être prévu de solliciter une garantie. D'autre part, il faut savoir que les batteries sont bien plus performantes qu'il y a 10 ans, et que leur recyclage progresse de jour en jour. Certes, certaines conditions d'exploitation des matériaux pour les batteries de véhicules électriques sont perfectibles. Je suis juste étonné que cela ne soulève jamais aucune crainte quant il s'agit d'un véhicule thermique, pour lequel – *aussi* – un certain nombre de composants sont problématiques, et exploités pour construire le véhicule.

Concernant le coût de l'électricité, certes il peut augmenter. Mais, là aussi, je suis étonné que, lorsqu'il s'agit de l'achat d'un véhicule thermique, la volatilité du prix de l'essence ne soit jamais discutée. De plus, il est prévu qu'une partie de cette énergie soit produite sur site, ce qui réduit les risques.

Pour terminer sur les coûts, je pourrais, bien entendu, faire l'absolutiste – chose que je ne veux pas – et vous donner l'exemple suivant, si nous voulons aller plus dans le détail : lors de l'achat d'un véhicule thermique, calculons-nous son impact sur la santé et, donc, les coûts externes induits qui pourraient être pris en compte ? A l'heure actuelle, nous savons que les coûts sur la santé des problèmes liés au CO₂, notamment, sont très conséquents, et que nous ne faisons que les reporter sans les prendre en considération dès le départ.

Aussi, si l'achat de ce véhicule peut être considéré, d'un point de vue environnemental, comme une goutte d'eau dans l'océan, l'excuse serait un peu facile pour ne pas faire partie de la solution. Nous devons continuer à faire des efforts, ceci d'autant plus que ceux-ci s'avéreront, au final, positifs pour nos finances, pour le bien-être de la population, pour le bruit et pour le développement de ces technologies.

Mme Brigitte Leitenberg, PLV : Je ne vais pas reprendre les arguments que mon préopinant vient d'exprimer et que partagent les Vert'libéraux. Nous ne pouvons que nous féliciter du choix de l'achat d'un camion-grue électrique pour remplacer l'ancien, vieux de 15 ans. Nous ne pouvons que nous féliciter du choix qu'ont fait les Espaces publics et, surtout, nous pouvons dire bravo : enfin, nous passons réellement aux actes pour atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2040.

Actuellement, les grands distributeurs et les transporteurs communiquent, dans leur marketing, leur engagement en faveur de livraisons avec véhicules électriques, ce qui signifie que cela a été expérimenté et que c'est rentable et faisable. Nous devrions donc nous en inspirer.

Nous parlons de coûts et de RPLP, mais l'énergie utilisée sera produite par les panneaux solaires qui sont installés sur le parking des Forains. C'est une proposition que les Vert'libéraux avaient faite à nos autorités. Ce coût sera donc minimisé.

Nous devons tendre vers une réduction de la consommation d'énergies fossiles, et nos autorités doivent faire preuve d'exemplarité. Nous ne pouvons donc qu'acquiescer à ce rapport, et les Vert'libéraux l'accepteront.

Nous espérons toutefois que soit représenté sur ce véhicule – comme cela se fait souvent sur les véhicules électriques – un petit câble vert avec une prise électrique reliée à la source d'alimentation, ou que le véhicule soit entièrement vert, vert pomme... *vert'libéral*. Nous serions contents.

M. Patrick Herrmann, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Dans l'absolu, nous aurions volontiers commenté au minimum ce rapport relativement standard. Toutefois, au vu des questions et du refus vers lequel s'acheminent apparemment plusieurs groupes, nous n'avons guère d'autre choix que d'argumenter au mieux. Par ailleurs, nous prions votre docte assemblée d'excuser par avance les détails assurément peu politiques dans lesquels nous serons contraints de nous aventurer.

En guise d'introduction, nous souhaitons relever la difficulté de présenter un rapport comme celui-ci. Les éléments qui doivent être pris en considération se modifient en effet pratiquement au jour le jour. D'abord, la technologie envisagée, qui évolue constamment, puisqu'elle fait l'objet de recherches frénétiques de la part de tous les constructeurs. Ensuite, les progrès effectués et la demande généralisée de ces technologies ont, bien sûr, une conséquence sur les prix, qui subissent des baisses conséquentes pratiquement tous les mois. Enfin – troisième élément d'incertitude – dans ces circonstances mouvantes, la législation est également sujette à des modifications pour être adaptée au nouveau contexte.

Pour la clarté de notre propos, nous avons découpé notre argumentation en plusieurs parties, afin de pouvoir souligner les problématiques inhérentes à chacune d'entre elles.

Les batteries

Le coût du remplacement des batteries est estimé à CHF 35'000.- par batterie. Ce prix évolue très fortement, comme nous l'avons mentionné, en fonction des avancées technologiques, et tend à baisser au fil des progrès techniques accomplis. Prédire le prix dans 10 ans tient plus de l'art divinatoire que d'une estimation réaliste basée sur des éléments tangibles.

La garantie usuelle des batteries est de 2 ans. La prolongation de cette garantie coûte CHF 16'000.- à 8 ans et CHF 23'400.- à 10 ans. On est donc loin des plusieurs dizaines de milliers de francs annoncés par le PLR.

Au vu du prix de l'extension de la garantie des batteries à 10 ans, comparé au prix du remplacement éventuel d'une ou plusieurs batteries, il paraît donc pertinent d'inclure cet aspect dans l'appel d'offre, comme le SEP en avait pris l'engagement en Commission des infrastructures. Il n'en demeure pas moins que ce choix relève plus d'une saine prudence que d'un doute sur la qualité et la durabilité du matériel convoité.

La RPLP

Le SEP remercie le membre de la commission qui a partagé son questionnement sur ce propos lors des discussions. Depuis lors, il a été amené à faire différentes recherches jusqu'à la présentation de ce rapport. Malheureusement, il s'est trouvé confronté à des résultats pas encore stabilisés au niveau de la Confédération.

A l'avenir, Berne projette effectivement d'assujettir à la RPLP également les véhicules électriques, mais seulement à partir de 2031. Le délai jusqu'en 2031 est choisi pour ne pas freiner l'élan actuel du passage aux camions électriques. Pour continuer à soutenir l'électromobilité dans le trafic lourd, des mesures d'accompagnement limitées dans le temps seront prévues.

Deux variantes sont actuellement en étude. La première consiste en un rabais RPLP dégressif entre 2031 et 2035, pour tous les camions à propulsion électrique nouvellement acquis et déjà mis en circulation, ce qui sera notre cas.

La seconde variante propose que les transporteurs avec siège en Suisse puissent choisir entre un rabais et une contribution à l'investissement lors de l'achat de nouveaux camions électriques. Dans tous les cas, les camions électriques déjà mis en circulation ne pourraient bénéficier que d'un rabais.

Ainsi, s'il est aujourd'hui certain que les camions électriques devront aussi payer tout ou partie de la RPLP, on ne connaît toujours pas avec certitude ni la date, ni la manière, ni le taux d'assujettissement.

Personne, aujourd'hui, n'est donc en mesure de délivrer des informations justes ou vraies, puisque l'on n'en est qu'à des hypothèses. Nous pouvons cependant supposer que le futur changement de législation fédérale en matière de RPLP amenuisera vraisemblablement la différence de coût sur 15 ans entre un camion thermique et un camion électrique.

Si nous intégrons ces éléments dans notre analyse, en prenant nos chiffres de départ – dont nous verrons tout à l'heure qu'eux aussi ont évolué dans l'intervalle – et en additionnant les pires hypothèses, nous parvenons à un résultat en défaveur du camion électrique de CHF 1'000.- au maximum après 15 ans, au lieu de la potentielle économie de CHF 42'800.-.

Compte tenu des bénéfices écologiques et environnementaux, ce surplus momentané et purement théorique ne semblerait pas totalement inacceptable, au vu des bénéfices sociétaux de la mobilité électrique, lesquels ont été évoqués à plusieurs reprises. A titre d'information, la diminution d'émissions de CO₂ sur 10 ans serait d'environ 320 tonnes en faveur du camion électrique. A cela s'ajoute une réduction des nuisances sonores et de la production de particules fines.

Les déchets

Aujourd'hui déjà, certaines grandes entreprises, telles que Lidl, Aldi, Denner ou Decathlon – la tendance est en hausse – exigent déjà que les transporteurs aient un pourcentage minimum de véhicules équipés d'une motorisation alternative au diesel et écologique.

La Ville, elle-même, a déjà été confrontée à la perte de clients dans le secteur des déchets, puisqu'une ou deux entreprises au moins hors monopole ont souhaité travailler avec un prestataire ayant au moins un camion électrique. Or, chaque client perdu est susceptible de renchérir les coûts des entreprises qui ne sont pas autorisées à sortir du monopole, voire de celles qui ont choisi de travailler en partenariat avec la Ville.

L'autre question qui a été posée concernant les déchets est celle de l'évolution des coûts de collecte, de valorisation et d'élimination des déchets, ainsi que de leur potentiel renchérissement. S'agissant de cet aspect, nous pouvons rassurer les personnes inquiètes en évoquant les chiffres qui seront présentés lors des comptes 2023, sous la rubrique « Attribution aux fonds et financements spéciaux 2023 ». Nous avons pu approvisionner la *réserve déchets ménages* de près de CHF 300'000.-, avec un solde qui s'élève entre CHF 900'000.- et CHF 1'000'000.-. La *réserve déchets entreprises* est de CHF 360'000.-, avec un solde de CHF 500'000.-.

Par ailleurs, le marché des déchets est un marché disputé et partiellement concurrentiel où évoluent des transporteurs privés. Nous pouvons juste espérer qu'aucun représentant d'une entreprise active sur ce marché n'est présent dans la salle pour peser sur les débats, et n'est susceptible de tirer un bénéfice commercial d'une situation concurrentielle qui deviendrait moins favorable à la ville...

Réparations et entretien

Les garages qui vendent les véhicules électriques sont aptes à les réparer. Par exemple, Volvo Truck, basé à Cornaux, nous certifie être agréé pour les camions électriques. Le second fournisseur potentiel est Recam, entreprise basée à St-Blaise, qui peut aussi, selon toute vraisemblance, être considérée comme régionale.

De manière générale, de plus en plus de mécaniciens sont formés pour travailler sur ce genre de véhicules. Le SEP compte déjà deux mécaniciens qui ont suivi une formation de base, et deux autres seront formés cette année.

Concernant une offre *all inclusive* qui ne comprend que le châssis-cabine, le garage du SEP est capable de faire l'entretien courant de son ensemble, hormis les batteries et moteurs électriques. Les entretiens des superstructures seront, quant à eux, aussi faits au sein de l'atelier de mécanique, comme pour les véhicules thermiques.

Evidemment, pour des mises à jour de logiciels ou des travaux plus spécifiques sur la motorisation, nous devons nous déplacer à l'agence ou les faire venir sur place, tout comme nous le faisons pour les camions thermiques.

Nous estimons donc que le contrat d'entretien *all inclusive* est cher pour un entretien que nous pourrions, en grande partie, faire par nos propres moyens.

Le changement d'horaire et les ressources humaines

Le SEP, de même que le Conseil communal, sont d'avis que, pour le moment, les conditions ne sont pas encore réunies pour justifier le changement de l'horaire de travail des employés affectés au ramassage des déchets, tel qu'évoqué dans ce rapport. Pour maximiser l'acceptation du changement par les employés – par ailleurs soumis à de nombreuses contraintes dans le domaine d'activité du SEP, et auxquels nous ne pouvons pas demander tout et n'importe quoi – nous souhaitons avoir des arguments et des justificatifs complémentaires.

Pour la bonne bouche, et en guise de cerise sur le gâteau, nous finirons par la problématique de l'évolution des prix.

En 2021, notre estimation du prix d'un camion électrique se montait à CHF 1'210'000.- contre CHF 940'900.- aujourd'hui. C'est ce qui nous avait amenés à ne pas envisager cette motorisation pour ce type de véhicule.

Aujourd'hui, beaucoup plus d'acteurs ont investi ce marché et les prix sont bien inférieurs. Dans notre rapport, la différence est de CHF 269'000.-. Pour information, la Ville de Neuchâtel a commandé en 2021, et acquis récemment, plusieurs camions-poubelles électriques pour environ CHF 50'000.- de plus que ce qui figure dans ce rapport, ce qui montre bien cette tendance à la baisse.

Illustration ultime : le SEP a reçu, la semaine passée, deux offres pratiquement similaires de Volvo et de Scania pour un châssis-cabine à CHF 367'000.-, soit CHF 22'000.- de moins que ce qui figure dans le rapport. Cela redonne l'avantage au véhicule électrique par rapport au thermique, pratiquement quelles que soient les décisions prises par la Confédération en matière de RPLP.

En conclusion, nous espérons avoir convaincu chacune et chacun et, surtout, celles et ceux qui sont habités par un doute *constructif* du bienfondé de la proposition contenue dans ce rapport. Il faut savoir que, de toute façon, si un tel rapport devait être rédigé aujourd'hui et voté quelques mois plus tard, il contiendrait *forcément* un certain nombre d'éléments susceptibles de varier, comme dans le présent rapport. Pour une fois, l'avantage est que la tendance va dans le sens d'une baisse des coûts.

M. Jean-Pierre Brechbühler, UDC : Nous sollicitons juste 5 minutes d'interruption de séance pour pouvoir nous prononcer suite à la réponse du Conseil communal.

Mme Marina Schneeberger, POP : Je souhaiterais avoir plus de précisions sur les heures de nuit, puisque commencer à 5 h du matin, c'est effectuer du travail de nuit. Comment ces heures seront-elles payées ou compensées ? Les collaboratrices et collaborateurs ont-ils été consultés ? Leur opinion leur a-t-elle été demandée ?

M. Patrick Herrmann, conseiller communal, Ressources humaines, espaces publics, énergies et sécurité : Je ne sais pas si les collaboratrices et collaborateurs ont été sondés sur la notion de l'horaire proprement dite, mais il va de soi qu'il existe une législation et que la Ville ne peut que la respecter. Il n'est pas prévu de faire des exceptions dans ce domaine.

M. Alain Vaucher, PLR : Merci de ces réponses. Une toute petite précision : dans son intervention, mon collègue incitait très clairement la Ville à conclure une assurance pour le changement de batteries et non l'inverse. C'est bien

dans ce sens qu'il a insisté. D'autre part, personnellement, je trouve dommage que nous n'ayons pas reçu l'information de la perte de clients due au fait qu'il nous manquait un camion électrique.

UNE SUSPENSION DE SÉANCE EST ACCORDÉE.

M. Jean-Pierre Brechbühler, UDC : Cette interruption nous a permis de discuter au sein du groupe. Nous avons bien entendu la réponse du Conseil communal et comprenons que les chiffres évoluent et peuvent changer. Toutefois, ce qui nous dérange spécialement dans ce rapport, c'est que, malgré que nous ayons annoncé que certaines choses n'étaient pas justes, elles n'aient pas été corrigées.

Aussi, pour nous, le rapport n'est pas exact, et nous ne pouvons pas nous engager à l'accepter, même si nous ne sommes pas contre l'électrification. En conséquence, nous nous abstiendrons sur ce rapport, puisque les chiffres ne sont pas justes et qu'ils ne nous conviennent pas.

M. Alain Vaucher, PLR : Le groupe PLR, tout comme le groupe UDC, n'est absolument pas opposé à l'électrification des véhicules de la Ville, que ce soit bien entendu.

Néanmoins, il y a encore beaucoup trop de doutes sur cet objet, avec un rapport qui paraît – qui est – incomplet. Bien sûr, les chiffres fluctuent, mais les chiffres inscrits fluctuent aussi, et on pourrait avoir des remarques, plusieurs grilles de lecture, ce qui n'est pas le cas. Le groupe refusera donc ce rapport.

Mme Manon Freitag, Le Centre : Je ne peux que partager les avis qui viennent d'être exprimés par l'UDC et le PLR. Nous ne sommes pas opposés à l'électrification de la flotte. Nous voulons juste des rapports qui reflètent la réalité, et non pas des rapports qui, suite à leur passage en commission, ne sont pas modifiés. Ce n'est pas convenable ainsi.

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

Soumis au vote, **l'arrêté relatif à une demande de crédit global de CHF 940'900.-** pour l'achat d'un camion-grue est **accepté** par **25 voix contre 13 et 1 abstention**.

24.027 – Interpellation urgente des groupes POP et socialiste : « Couverture des besoins pré- et parascolaires »

Le Canton vient de sortir un rapport concernant une révision de la loi sur l'accueil des enfants (rapport 24.005 du 17 janvier 2024). Ce rapport est actuellement traité par une commission du Grand Conseil, mais nous avons d'ores et déjà quelques questions :

- La volonté du Canton est de relever le taux de couverture à une moyenne cantonale de 33 %. Si certaines communes jouent le jeu et n'auront pas beaucoup à faire pour atteindre ce taux, voire le dépasser, la tâche s'annonce ardue pour notre commune, où le taux de couverture est bas et bien en dessous de la moyenne cantonale et du taux préconisé par la LAE actuelle. Notre question est dès lors la suivante : comment La Chaux-de-Fonds compte-t-elle s'y prendre pour augmenter son taux de couverture ? Compte-t-elle se reposer sur les autres communes qui élèveront la moyenne cantonale ou agir concrètement pour améliorer son offre de places en structure d'accueil ?
- Le rapport du Conseil d'Etat nous apprend également que le fonds de péréquation des charges compense la majeure partie (80 %) des pertes qui pourraient être induites par le tissu socio-économique propre à notre commune. La réforme devrait nous être favorable d'un point de vue financier. Le Conseil communal voit-il alors d'autres obstacles au développement de l'offre des places en structures pré- et parascolaires ?

Il est prévu que les 7-8H soient complètement « sortis » de la LAE et donc entièrement à charge des communes. Si cela se réalise vraiment, La Chaux-de-Fonds compte-t-elle tout de même offrir un encadrement adéquat à ces jeunes ? Le Foyer de l'écolier et les foyers d'accueil répondent-ils aux besoins ? Que prévoit-elle de faire ?

Développement :

Ces questions sont l'occasion de rappeler l'importance des places en structures d'accueil pour l'attractivité d'une commune, mais aussi pour assurer l'égalité femmes-hommes. (Est-il nécessaire de rappeler que notre commune a signé la charte sur l'égalité en 2019 et qu'il serait bienvenu qu'elle mette tout en œuvre pour y parvenir ?¹). Certes, ces structures ont un coût, mais la situation actuelle n'est pas satisfaisante et met un bon nombre de nos concitoyennes et concitoyens dans une situation difficile.

Françoise Jeandroz, POP

¹ <https://www.ebg.admin.ch/fr/charte-pour-legalite-salariale-dans-le-secteur-public>

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

M. Thierry Brechbühler, conseiller communal, Jeunesse, sports, santé et service d'incendie et de secours : Le Conseil communal s'oppose à l'urgence, étant entendu que la LAE est actuellement en discussion au sein du Grand Conseil. Il nous paraît donc prématuré d'ouvrir une discussion sur un sujet dont il est actuellement débattu et qui, aujourd'hui, selon le rapport du Conseil d'Etat, ne fait en tout cas pas l'unanimité.

L'urgence étant combattue par le Conseil communal, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, passe la parole à l'auteure de l'interpellation pour motiver le caractère urgent.

M. Françoise Jeandroz, POP : La LAE 3 devrait entrer en vigueur à la rentrée d'août 2024. Il est donc urgent de savoir ce que le Conseil communal compte mettre en place pour y répondre, même si effectivement, au vu de l'avancée des travaux du Canton, il semble peu réaliste que le délai initialement annoncé par le Conseil d'Etat soit respecté.

Toutefois, nous savons que nombre de familles sont inquiètes, voire anxieuses, quant à la prise en charge de leurs enfants à la rentrée scolaire, et beaucoup attendent une réponse.

Enfin, il serait intéressant, voire utile, pour celles et ceux qui sont en train de poser les contours de la nouvelle loi cantonale, d'entendre la position du Conseil communal quant à ce taux de couverture en deçà de la moyenne cantonale, alors que le fonds de la péréquation compense 80 % des surcharges communales liées au tissu socio-économique. L'urgence nous paraît donc évidente.

Mme Sarah Curty, PLR : Je me permets de prendre la parole, afin de refuser également l'urgence. Il est absolument inutile de déposer une interpellation urgente aujourd'hui, il suffit de poser une question lors de la séance des comptes dans moins d'un mois.

Par ailleurs, une motion a été déposée en juin 2023, conjointement avec le groupe interpellant. Le groupe PLR est persuadé que le Conseil communal nous répondra prochainement à ce sujet. Je me permets simplement de vous en redonner lecture, au cas où vous l'auriez oubliée :

« Face à l'augmentation croissante des besoins en parascolaire dans notre commune et en attendant la mise à jour de la LAE qui proposera certainement une augmentation du taux de couverture subventionné, il est demandé au Conseil communal d'étudier les points suivants :

- La possibilité de densifier les structures déjà existantes, parascolaire et tables de midi.
- L'ouverture de nouvelles structures dans les quartiers les plus sensibles en termes de demande.
- Chiffrer le coût d'un taux de couverture à 30 %.
Sachant que le Conseil d'Etat assure le subventionnement au-delà du taux de 20 % prévu actuellement dans la LAE. »

Dans tous les cas, aucune information ne peut être donnée, puisque le rapport est traité actuellement en commission du Grand Conseil et que les négociations qui y sont discutées sont confidentielles.

Nous ne voyons donc aucune urgence, la motion étant en cours de traitement au Conseil communal, et nous ne doutons pas qu'il y répondra prochainement. Par ailleurs, ce dossier étant actuellement confidentiel, je ne vois vraiment pas la nécessité de nous exprimer sur le sujet.

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, soumet au vote **le traitement urgent** de l'interpellation 24.027, lequel est **refusé par 24 voix contre 12 et 2 abstentions**.

La présidente informe donc du retrait du caractère urgent de l'interpellation et du report de celle-ci à l'ordre du jour de la prochaine séance du Conseil général.

24.030 – Interpellation urgente des groupes socialiste, Les Vert-e-s et POP : « Quoi de neuf, docteur ? »

Le 17 octobre 2023, les groupes socialiste, POP et Les Vert-e-s ont déposé une interpellation concernant la pérennité du Service santé et promotion de la santé. En effet, pour nous, la présence d'un médecin est essentielle pour chapeauter le SSPS, qui regroupe le Centre de santé sexuelle, le Centre d'orthophonie et le Centre de santé scolaire. Or, la perspective du prochain départ en retraite du titulaire actuel nous inquiétait. L'interpellation a été traitée lors de la séance du budget, et le Conseil communal nous a indiqué que le processus de recrutement d'un nouveau médecin chef de service était en cours, ce que nous avons d'ailleurs pu constater puisqu'une annonce était parue entretemps dans la presse.

Cinq mois plus tard – et alors que nous sommes à quelques semaines du départ du chef de service actuel – aucun remplaçant n'a été désigné, et nous n'avons aucune information. Mais plus grave encore, les collaborateurs et les cadres du service n'ont aucune information sur la manière dont sera remplacé le chef de service et dont les choses seront organisées après le départ du médecin actuel.

Cette situation génère tension et inquiétude au sein d'un service déjà soumis à rude épreuve, et nous ramène à nos interrogations de départ sur la pérennité de ce service indispensable pour notre Ville.

Aussi, le Conseil communal peut-il nous indiquer :

- où en est la procédure de recrutement,
- quels sont les problèmes rencontrés dans ce processus qui expliquent que personne n'ait encore été nommé,
- à partir de quand un nouveau chef de service pourra entrer en fonction,
- s'il est bien toujours question de recruter un médecin comme chef de service,
- et, cas échéant, ce qui est prévu en guise d'intérim, afin de garantir la continuité du bon fonctionnement du service.

Pierre-Alain Borel, PS

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

L'urgence étant acceptée par le Conseil communal, **la présidente** s'enquiert dès lors d'éventuelles oppositions au sein de l'hémicycle.

M. Alain Vaucher, PLR : Une motion sur le même sujet a été déposée l'année passée, à laquelle nous espérons bientôt obtenir des réponses. Il nous semble que cette question – bien qu'elle soit tout à fait pertinente – peut recevoir une réponse aux comptes, et nous ne comprenons pas l'urgence.

L'urgence étant combattue, **la présidente** passe la parole à l'auteur de l'interpellation pour motiver le caractère urgent.

M. Pierre-Alain Borel, PS : L'urgence se justifie par le fait que chef de service actuel va quitter ses fonctions très prochainement et que l'inquiétude est grandissante auprès des collaborateurs et des cadres au fur et à mesure que les jours passent. Il s'agit donc urgemment de pouvoir dire quelque chose et apaiser la situation.

Soumis au vote, **le traitement urgent** de l'interpellation est **accepté par 23 voix contre 16 et 0 abstention**.

M. Pierre-Alain Borel, PS : Je crois qu'il n'est pas nécessaire que je sois beaucoup plus long, car il me semble que le texte de l'interpellation est suffisamment clair et précis. Nous nous réjouissons d'entendre le Conseil communal.

M. Thierry Brechbühler, conseiller communal, Jeunesse, sports, santé et service d'incendie et de secours : Comme vous le savez, nous n'avons pas pour habitude de communiquer sur les processus de recrutement en cours. Dans le cas précis, le processus est à bout touchant.

En effet, comme j'ai déjà pu le dire, le Conseil communal a toujours eu la volonté de remplacer le titulaire actuel du poste, qui – comme vous l'avez rappelé – quittera ses fonctions prochainement. Il avait donc été décidé de mettre ce poste au concours bien en amont, puisque nous connaissions évidemment les difficultés de trouver quelqu'un dans un domaine qui est toujours tendu. Aujourd'hui, le recrutement est arrivé à son terme.

Il s'agira d'informer tout d'abord le service de l'évolution du processus, en toute transparence, comme cela se fait dans ce type de cas. Il s'ensuivra naturellement une communication, comme cela se fait aussi pour ce type de poste.

Néanmoins, j'aimerais vous rassurer, et je crois que vous comprendrez, dans le message que je transmets ce soir, que les choses sont positives et qu'elles vont dans le sens espéré. Si vous souhaitez plus de compléments, je peux vous proposer de reposer une question lors des comptes. Je pourrai certainement apporter d'autres détails, mais qui deviendront plus personnels et qui seront, là aussi, évidemment limités. Néanmoins, vous aurez ce soir compris le message.

La présidente, **Mme Ilinka Guyot**, demande à l'interpellateur son indice de satisfaction quant à la réponse du Conseil communal.

M. Pierre-Alain Borel, PS : Très bon !

24.013 – Motion du groupe vert'libéral : « Diriger en binôme la charge de conseiller-ère communal-e »

La conciliation de la vie privée ou familiale et de la vie professionnelle n'est jamais simple. Mais avec un engagement politique, cela devient une gageure.

Le *top sharing* – ou diriger en binôme – permet d'accéder à des postes à responsabilité tout en travaillant à temps partiel. Le *top sharing* consiste à confier l'équivalent d'un poste de management ou de direction à plein temps à deux personnes, avec des tâches indépendantes et une responsabilité commune.

Les Vert'libéraux demandent au Conseil communal d'analyser la possibilité de poser un cadre pour diriger en binôme la charge de conseiller-ère communal-e dès les prochaines élections communales.

Développement :

Aujourd'hui, il n'y a que peu de femmes à l'Exécutif. Nombre d'entre elles renoncent à s'engager, en fonction du cumul de la charge liée à une vie de famille et à celle du poste de conseillère communale, même si elles en ont l'envie et les compétences.

L'engagement politique est moins accessible aux mères de famille et doit être facilité pour une meilleure représentativité de tous les milieux et tous les genres de notre société. Il est donc temps d'y mettre les moyens. Notre société évolue, et des hommes aussi souhaitent s'investir dans des postes à responsabilités à temps partiel. Les listes électorales sont difficiles à remplir et les futurs candidates et candidats difficile à motiver !

Les Vert'libéraux s'engagent pour évoluer avec les besoins de notre société et pour que les femmes puissent, en fonction de leurs aspirations politiques ou professionnelles, être actives dans l'essor économique, dans la vie publique et politique. La conciliation d'un équilibre harmonieux entre vie privée et carrière professionnelle est au centre des besoins de nombreuses familles et individus.

Le *top sharing* est déjà mis en place dans des postes à responsabilités, dans le privé comme dans le public – notamment dans l'administration cantonale – et correspond à une nouvelle organisation de notre société. Cela permet aussi un partage de compétences et d'expérience intergénérationnelle.

Alors, concilions vie privée et vie professionnelle : cela correspondrait à la magnifique ouverture d'esprit de notre ville. Les Vert'libéraux vous invitent à accepter cette motion.

Brigitte Leitenberg

Mme Brigitte Leitenberg, PVL : Aujourd'hui – et notre Conseil communal en est un bel exemple, si je puis dire – il n'y a que peu de femmes dans les exécutifs. Nombre d'entre elles renoncent à s'engager, en fonction du cumul

de la charge liée à une vie de famille et celle du poste de conseillère communale. Ceci même si elles en ont l'envie et les compétences.

L'engagement politique est moins accessible aux mères de famille et doit être facilité pour une meilleure représentativité de tous les niveaux et de tous les genres dans notre société. Il est donc temps d'y mettre les moyens. Notre société évolue, et des hommes aussi souhaitent s'investir dans des postes à responsabilités à temps partiel.

Nous l'avons entendu et vu durant les élections qui viennent de se dérouler : les listes électorales sont difficiles à remplir, et les futurs candidates et candidats difficiles à motiver.

Les Vert'libéraux s'engagent pour évoluer avec les besoins de notre société et pour que les femmes puissent, en fonction de leurs aspirations politiques et professionnelles, être actives dans l'essor économique, dans la vie publique et dans la vie politique. La conciliation d'un équilibre harmonieux entre vie privée et carrière professionnelle est au centre des besoins de nombreuses familles et individus.

Le *top sharing*, déjà mis en place dans des postes à responsabilités, dans le privé comme dans le public – notamment dans notre administration cantonale – correspond à une nouvelle organisation de notre société.

Alors, comme l'a dit notre conseiller communal tout à l'heure : osons ! Le *top sharing* – ou diriger en binôme – permet d'accéder à des postes à responsabilités, tout en travaillant à temps partiel. Le *top sharing* consiste à confier l'équivalent d'un poste de management ou de direction à plein temps à deux personnes, avec des tâches indépendantes et une responsabilité commune. Cela peut très bien s'adapter à un poste de conseiller-ère communal-e. Cela permet aussi un partage de compétences et d'expérience intergénérationnelle.

Alors, concilions vie privée et vie professionnelle, cela correspondrait à la magnifique ouverture d'esprit de notre ville. Les Vert'libéraux vous invitent donc à accepter cette motion.

M. Jean-Daniel Jeanneret, président du Conseil communal, Économie, finances, action sociale et services internes : La question est intéressante, mais pose plus de questions qu'elle ne suscite de réponses. En effet, nous ne devons pas confondre *administration* et *autorités*. En conséquence, le Conseil communal refuse cette motion, avant tout pour des raisons de vide juridique. Et nous n'oserions pas aller contre la loi.

En effet, l'élection et les responsabilités de l'autorité exécutive sont réglées, dans le canton de Neuchâtel, par l'article 95 de la Constitution, l'article 95a de la loi sur les droits politiques et l'article 26 de la loi sur les communes.

A aucun moment, le partage d'une responsabilité n'est mentionné. A moins d'interpréter le fait que l'autorité exécutive partagée entre 3, 5 ou 7 membres élus individuellement soit déjà une forme de *top sharing*, au regard d'une autorité unique, qui aurait pu – comme c'est le cas dans d'autre pays – être le maire tout puissant...

L'électrice et l'électeur votent, *in fine*, pour des personnes. Ils ne peuvent pas, du moins pour l'heure, voter pour – pardonnez-moi l'expression – un duo ou un couple de personnes. Si tel pouvait être le cas, nombre de questions pratiques se poseraient alors.

Toutefois, avant de réfléchir à des solutions, il conviendrait de donner légalement la possibilité juridique d'un tel arrangement. Et cette possibilité d'évolution du droit cantonal revient, Madame la Conseillère générale, aux députés. Aussi, c'est bien au Grand Conseil qu'il conviendrait, en premier lieu, de soumettre votre idée, Madame la Députée.

En acceptant votre motion, nous ne ferions que nous aventurer sur des sables mouvants, au risque de nous perdre. Nos institutions sont ainsi faites : *dura lex sed lex*...

Le Conseil communal refusant la motion, la présidente, **Mme Ilinka Guyot**, ouvre donc le débat.

Mme Béatrice Thiémarclémentz, Les Vert-e-s : Je vais peut-être redire deux ou trois petites choses qu'a dites notre conseiller communal, mais il y a quand même des différences. Le groupe des Vert-e-s trouve que cette motion amène des réflexions très intéressantes, même si elle relève plutôt de compétences cantonales.

Toutefois, nous voulons relever, en introduction, que si peu de femmes, de jeunes ou, plus généralement, de personnes diverses sont conseiller-ère-s communales, il s'agirait tout d'abord que les partis les mettent en avant, et que le peuple les élise.

Indépendamment de cela, le partage d'un poste exécutif politique à 100 % pourrait-il vraiment être scindé en deux 50 % de temps de travail, quand on pense au temps pris pour la coordination, la planification des dicastères en commun, la participation aux commissions, les séances avec les partenaires, la représentation lors d'événements. Cette solution ne risquerait-elle pas de désavantager les personnes que vise la motion, essentiellement les femmes ? Ne nous retrouverions-nous pas avec des personnes payées à 50 %, mais travaillant finalement à un pourcentage bien plus élevé ?

Nous sommes favorables au partage de postes de travail, à tous les niveaux hiérarchiques, pour autant que les postes permettent réellement un temps de travail équivalent au salaire. En aucun cas, nous ne souhaitons prêter davantage les femmes, ni toute personne souhaitant aménager autrement son temps de travail, en leur ajoutant du travail bénévole.

Enfin, plutôt que de partager un poste de conseiller-ère communal-e – ce qui nous paraît complexe au vu de la spécificité d'un tel mandat – nous nous demandons si une réflexion pour envisager une composition du Conseil communal avec plus de membres ne serait pas une mesure plus équitable et souhaitable.

Vous l'aurez compris, Les Vert-e-s sont intéressés à trouver une solution pour amener plus de diversité au sein du Conseil communal et alléger la tâche de ses membres, mais pas par le biais d'une motion qui risquerait de créer davantage d'inégalités.

M. Claude-André Moser, PLR : Nous approuvons la justesse, la légitimité et le bon sens des propos du président du Conseil communal. Aussi, nous allons refuser cette motion.

M. Jean-Denis Christen, UDC : Diriger en binôme la charge de conseiller-ère communal-e nous semble irréalisable. Tout d'abord, ce poste professionnel nécessite un engagement à plein temps, afin de fournir un travail conséquent et de qualité.

Ensuite, l'engagement au sein du Conseil communal est un choix et non une obligation. Concilier deux postes de nature différente semble compliqué.

Finalement, la répartition des salaires pose question. En effet, un poste à temps partiel de conseiller-ère communal-e oblige la personne à trouver un autre poste à 50 %. Le groupe UDC refuse donc la motion.

Mme Françoise Jeandroz, POP : L'objectif de cette motion est défendable et louable, mais la façon de l'atteindre nous paraît irréalisable.

Nous sommes persuadés que nous devons réfléchir à un partage de la tâche de conseiller-ère communal-e, pour que les femmes – mais aussi les hommes – qui occupent ce poste puissent concilier vie professionnelle et vie privée. Cependant, le *top sharing* ne nous paraît pas être la solution et pose de nombreux problèmes en termes de représentativité et d'équilibre politique.

Une réflexion plus approfondie est nécessaire, et le POP en est convaincu. D'autres solutions doivent être élaborées, comme, par exemple, 7 membres, ce qui est stipulé dans la loi sur les communes, chapitre 4, article 26. C'est

donc possible selon la réglementation cantonale. Ainsi, le POP refusera cette motion.

Mme Manon Freitag, Le Centre : Il est indéniable que la conciliation entre vies privée, familiale et professionnelle est un défi majeur pour de nombreuses personnes. Cette équation complexe peut souvent sembler insurmontable, surtout quand on aspire à occuper des postes à responsabilités.

Le concept de *top sharing* – ou diriger en binôme – offre une solution novatrice, en permettant à toute personne de partager les responsabilités d'un poste à temps partiel, tout en maintenant un niveau élevé d'engagement et d'efficacité.

Bien que l'idée puisse sembler prometteuse sur le papier, nous devons également prendre en compte divers facteurs, tels que la faisabilité logistique, les implications financières et la garantie d'une gouvernance efficace. En résumé, bien que cette idée puisse sembler très bonne, elle ne paraît pas être la bonne solution pour notre Conseil communal.

M. Pierre-Alain Borel, PS : Nous pouvons comprendre et partager une partie des préoccupations des motionnaires. Néanmoins, il faut relever – comme l'a dit le conseiller communal – que la compétence de ce genre d'arrangement est avant tout cantonale, et qu'il n'est en tout cas pas possible aujourd'hui, selon les dispositions qui nous régissent.

De plus, nous sommes souvent sensibles, dans cet hémicycle, à la charge des services. Aussi, il ne nous semble pas que ce soit une bonne idée de demander à des collaborateurs et à des responsables de réfléchir à quelque chose dont nous savons que, de toute façon, la décision ne nous appartient pas.

D'autre part, cela ne nous paraît pas réalisable. Avec deux personnes à 50 %, en imaginant que chacune d'elles ait une demi-voix au Conseil communal et qu'elles ne soient pas d'accord entre elles, arriverait-on à la conclusion que les deux demi-voix s'annulent pour finalement faire zéro voix ?

Imaginons que l'une des deux personnes n'est pas là, qu'elle est malade : que se passerait-il ? La personne qui est seule emporterait-elle la voix entière ? Bref, je ne vous fais pas tout le développement. Cela pourrait être très amusant pour une bande dessinée, mais je crois que ce n'est pas le sujet dans cet hémicycle. Nous allons donc refuser cette motion.

Mme Brigitte Leitenberg, PVL : J'ai bien entendu votre intérêt pour le *top sharing*, mais tout s'accorde à la non-faisabilité. J'aimerais juste rappeler

qu'il y a encore quelques dizaines d'années, les femmes n'avaient pas le droit de vote, et que le temps où la première femme entrait en politique n'est pas non plus très loin. Aussi, j'espère que, peut-être – comme cela a été signifié dans un autre traitement – cette idée sera réalisable en 2040.

La parole n'étant plus demandée, la présidente, Mme Ilinka Guyot, soumet au vote la motion 23.013, laquelle est **refusée par 37 voix contre 2 et 0 abstention.**

Séance levée à 22h00.

La présidente :
Ilinka Guyot

La secrétaire :
Carmen Brossard

La secrétaire-rédactrice :
Esther May Basse